MAGYAR
SZÁRNYAK
SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL
1942 SZEPTEMBER 15. (V. ÉVF. 18 SZÁM)



Biztos kéz tartja a honvéd távolfelderítőgép kormányát . . .

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * V. ÉVFOLYAM 18. SZÁM * BUDAPEST, 1942 SZEPTEMBER 15



IFJÚ KÁROLYI GYULA GRÓF †

Ismét nagy veszteség érte a magyar repülőtársadalmat. A Magyar Aero Szövetség elnöke, ifj. Károlyi Gyula gróf tragikus körülmények között repülőhalált halt. Vele együtt Tasnády László, a kiváló magyar sportrepülő, a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület volt elnöke veszett el repülőgépen a Duna hullámai között.

A nemrég hősi halált halt vitéz Horthy István Kormányzóhelyettes Urunk sógora és egyben igaz, jó barátja volt, a magyar repülésnek pedig egyik legnagyobb igérete és reménysége.

Mint kiváló sportember, régóta vonzotta őt is a repülés újszerűsége és nagyszerű teljesítményei. Igen sokszor repült és a kérdésekkel, mint gépészmérnök, sokat foglalkozott. Végül 1941 november 1-én hozzáfogott a repülés gyakorlati elsajátításához, Kőszegi Gyulának, a BSE főoktatójának vezetésével.

Kőszegi Gyula tökéletesen ismerte gróf Károlyi képességeit, felkészültségét, rátermettségét és kérésünkre a következő nyilatkozatot tette:

— A napilapok tévesen közölték állítólagos nyilatkozatomat. Gróf Károlyi Gyula és Tasnádi László szerencsétlenségével kapcsolatosan, sajnos, csak feltevésekre vagyunk utalva. Ebben az ügyben senkinek nyilatkozatot nem tettem, annál kevésbé, mert a nekem tulajdonított kijelentések homlokegyenest ellenkeznek felfogásommal. Meggyőződésem, hogy Károlyi Gyula gróf jól bírta a műrepülést, szervezetileg soha semmi rendellenességet nem tapasztaltam az oktatás ideje alatt. Ezenkívül fegyelmezett, igazi mérnöki koponya volt, aki tisztában volt a lehetőségek határaival, különösképpen akkor, ha gépekről volt szó. Tragikus szerencsétlenségével kapcsolatosan szemrehányást senkinek sem lehet tenni, tekintettel arra, hogy minden elővigyázatossági intézkedés megtörtént, s ha Tasnádi László, legkiválóbb magyar műrepülők egyike, tapasztalatokban gazdag és szinte egyedülálló felkészültségével segíteni már nem tudott, akkor bizonyára olyan eset történt, ami sok-sokezer repülés között is csak nagyon ritkán történhetik meg.

Gróf Károlyi az én vezetésem alatt első- és másodfokot végzett. A műegyetemiek érdi táborába elsősorban tipusrepülések miatt ment és hogy ezenkívül a műrepülésben ismereteit és tudását tökéletesítse. Ezen a téren szinte egyedülálló tudással rendelkezett Tasnádi László, akivel együtt érte a tragikus szerencsétlenség.

Az Aero Szövetség fiatal elnökével igen-igen nagy veszteség érte a magyar repülést. Alighogy megismerkedett a repülőszervezetek struktúrájával, az egyesületek vezetőségével és vezetőivel, csak néhány hónapja, hogy felmérte tájékoztató megbeszélései alapján a legsürgősebb tennivalókat és átalakításokra szoruló dolgokat, máris határozott tervek körvonalai rajzolódtak ki jövő elgondolásainak. Ezeket az illetékesek előtt kifejezésre is juttatta. Ezekből a nyilatkozatokból és első intézkedéseiből látjuk, hogy mindenkivel lefolytatott tárgyalásai eredményeként kialakult a repülőelőképzésre vonatkozó önálló véleménye és a tennivalókat önmagában teljes egészében kidolgozta.

A repülést magát szorgalmasan űzte. Amikor az utasviteli vizsgához szükséges vándorrepülést végezte, a ferihegyi repülőtérről startolt Kaposvár felé. Kaposvártól a szeged—ferihegyi útvonalat kellett megrepülnie olyképpen, hogy naplemente után érkezzen vissza Ferihegyre. Ez meglehetősen sötétben való leszállást jelent és a vizsga egyik feltétele. Károlyi Gyula gróf ezt az utat négy óra alatt tette meg teljes sötétségben, kifogástalanul szállt le a ferihegyi repülőtérre.

Mint az Aero Szövetség elnöke már kész C-vizsgás motornélküli repülő volt. Repüléseit Gödöllőn a BSE keretein belül kezdte meg, ez év június elején. Oly lelkiismeretes növendéknek bizonyult, hogy alig két óra alatt elsajátította a motornélküli repülés minden csinját-binját és letette a C-vizsgát is.

Érdekes jellembeli tulajdonságai voltak Károlyi Gyulának. Munkájában pontos és lelkiismeretes volt, mindenről hamarosan önálló véleményt alkotott és ítélőképességében bátran meg lehetett bízni. Különösképpen műszaki vonatkozású dolgokban. Sportszerűen élt és az utóbbi napokban, amikor talán egy kissé erősebb tempóban foglalkozott a repüléssel, gondosan vigyázott arra, hogy sportszerű életével megkönnyítse az eredmények elérését.

*

Most, amikor fájdalmas szívvel búcsúzunk tőle, ígéretet teszünk neki, hogy az őáltala felragadott zászlót nem hagyjuk a porba hullani, hanem méltók leszünk nagy elődjéhez, dicsőemlékű vitéz Horthy István Kormányzóhelyettes Urunkhoz és méltó követőjéhez, Károlyi Gyulához.

Emlékét nagy tisztelettel és szeretettel örökké fogjuk őrizni.

LÉGIHÁBORÚ

1942 augusztus 11-től szeptember 10-ig

A nagy keleti küzdelem nem lankadó erővel folyik tovább és augusztus végén Sztalingrád ostroma megkezdődött, a Don-kanyarnál minden szovjet erőt kivetettek, a Kaukázus legmagasabb csúcsán a német hadilobogó leng. Északabbra kétségbeesett, erős támadásokkal próbál a muszka saját helyzetén javítani Rzsewnél és Szentpétervár körül, de hiába.

Nyugaton is egy félnapra feltámadt a második front, hogy többezer kanadai céltalan feláldozása után újra el is tűnjék. Hatalmas légiharcok folytak mindenfelé, Gollob német őrnagy Messerschmitt rombolóján 150-ik légigyőzelmét aratta, Graf százados pedig a 127-et. Marseille főhadnagy 123-ik angol ellenfelét győzte le. A hároméves háborúban mindenütt bevetett egyik német bombázóezred gépei 2500 támadásban vettek már részt és ledobtak háromszáz vagon bombát. Német vadászrepülőezredek közül immár három érte el a 3000-ik légigyőzelem azelőtt hihetetlennek tartott számát. Az óceánokon és a Földközi-tengeren több conway, a La Manche partján megkísérelt partraszállásnál hadi és kereskedelmi hajók süllyedtek el, összesen 820.000 BRt. súlyban. A Salamon-szigeteknél másodszor is vereséget szenvedett az amerikai flotta. Csak Észak-Afrikában volt viszonylagos nyugalom hosszabb ideig, de felderítő harcok szeptember elején ott is folytak.

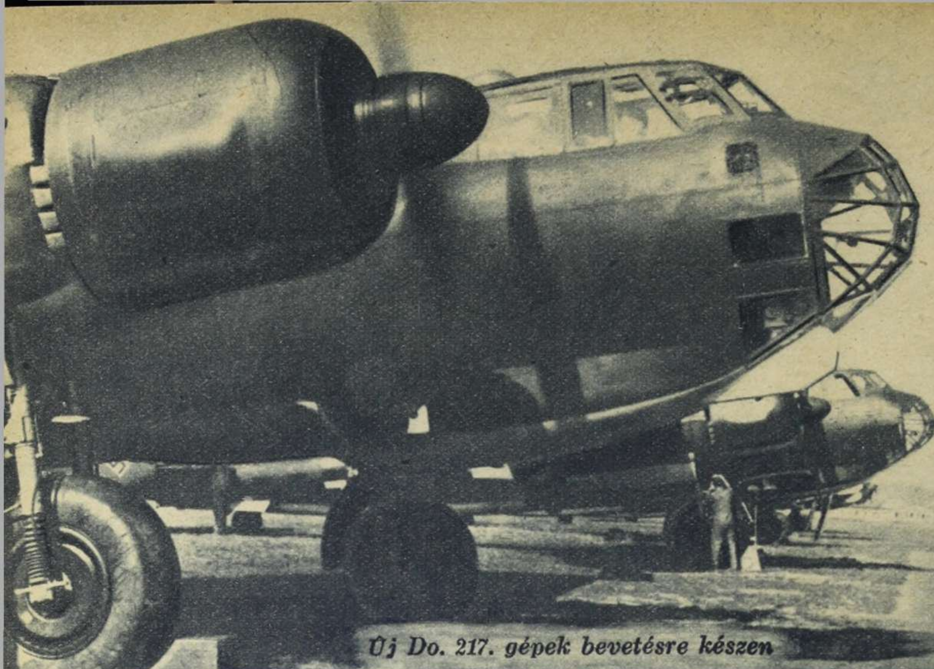
India változatlanul nyugtalan, Moszkvában nagy tanácskozás volt amelyiken Churchill is részt vett. Brazilia partjain az egyesült államok légitámaszpontjai épülnek ki, miután Brazilia hadat üzent a tengelyhatalmaknak.

A légiháború pedig, az eddigi legnagyobb térben és legnagyobb távolságokra folyó háború, elérte a Magyar fővárost és az ország egyéb vidékeit is.

*

A harmadik háborús év végén eljutottak a tengely csapatai széles arcvonalon a Kaukázus hágóira. A negyedik, háborús év első napjai, már Sztalingrádtól északra és délre a Volga partjain látják fáradhatatlanul küzdő katonáinkat. A háborúnak most elmult harmadik éve volt hadi és világeseményekben — az 1940-es francia összeomlástól eltekintve — a legmozgalmasabb. A tavalyi ősz nagy keleti győzelmei, Japán hadbalépése, amerika hadüzenete, az oroszországi téli küzdelem, Japán győzelemsorozata tengeren, szárazföldön és a levegőben, azután a Szovjet óriással újult erővel megindult harcok sorozata Charkovtól és Szebasztopoltól kezdve egész az Európa—Ázsia közötti határokig Rommel előretörése a Nilus deltáig egymásután húzták át ellenségeink naiv elképzeléseit. Ők azt hitték, hogy 1942 = 1917-tel. Hát egyben találó az évszám a tengeralattjárók harcának összehasonlításában. A búvárhajóharc ez év tavasza óta az angolszász államokra oly fenyegető fordulatot vett, annyira megerősödött, hogy eredményeivel megbénít minden nagyobb ellenséges kezdeményezést, bárhol is indulna az meg. Igy volt ez 1917-ben is, amikor Angliát vették annyira blokád alá a búvárhajók, hogy az elsüllyesztett hajótonnák száma hónapokon át egy millió körül mozgott. Az elmult háborús év egyik legjelentősebb hadászati eredménye az ellenséges tengeri


Egy északfinnországi repülőtéren


Új Do. 217. gépek bevetésre készen


Indul a Macchi C. 202.

utánpótlás elleni fokozódó búvárhajó-háború.

A nagy katonai sikerek fokozatával szemben ellenfeleink semmit sem mutathatnak fel a harctereken. Az amerikai államokat fogják össze és szervezik meg Japán és a tengelyhatalmak ellen. A bekerítettből bekerítővé akarnának lenni, de nem bírnak az óriási távolságokkal, hiányzik az egységes vezetés, hiányzik olyan vezető, aki ennek a világháborúnak sok döntő kérdését meg tudná fogni és meg tudná oldani. Igy csak a jövőt igérik szebbneg és jobbnak, hatalmukat akkor a megdönthetetlen erejűnek. Most baj van ugyan Indiában, Irországban, Perzsiában és Egyiptomban, de majd minden rendbejön, nálunk a tengelyhatalmaknál pedig minden győzelem, szervezettség és egységes küzdőszellem dacára minden össze fogy omlani. A háború negyedik évének elején a legerősebb harc folyik a Szovjettel, azzal az egyetlen katonai hatalommal amelyik egyedül tehette volna kétségessé győzelmünket. Ez a küzdelem eddig ha áldozatok árán is de oly eredményeket ért el amit még egy olyan kolosszus sem bír sokáig mint a Szovjet. Csak idén több mint félszáz hadosztályt, 16 dandárt vesztett, annak minden anyagát és felszerelését a tankok és repülőgépek ezreit. A Volga elérése és ellenőrzése a mechanizált szovjet hadviselés ellen intézett döntő lökés. A kaukázusi olaj elmaradása iparilag és mezőgazdaságilag is katasztrófát jelent a Szovjetnek, amiből kiút nincs, csak az angolszász szövetségesek leghatékonyabb támogató tevékenysége. Erre a készség megvolna, a képesség azonban nem.

*

Az arcvonalakat végigtekintve a szovjet front déli részén az előnyomulás sugárszerűleg a *Volga, Káspi-tenger, Kaukázus* és a *Földközi tenger* partja ellen tovább tart. A Don vonalon csak kisebb harcok voltak az északabbra levő front rendkívül súlyos védőharcaihoz képest. Rzsew, Wjazma, körzetében, hatalmas szovjet támadások ismétlődtek meg, heteken át tartó harcokban sikerült az ellenség páncélos és légierjét felmorzsolni és a támadást a fővédelmi vonalak előtt megállítani sőt ellentámadással helyenként az oroszt a kiinduló állásba visszavetni.

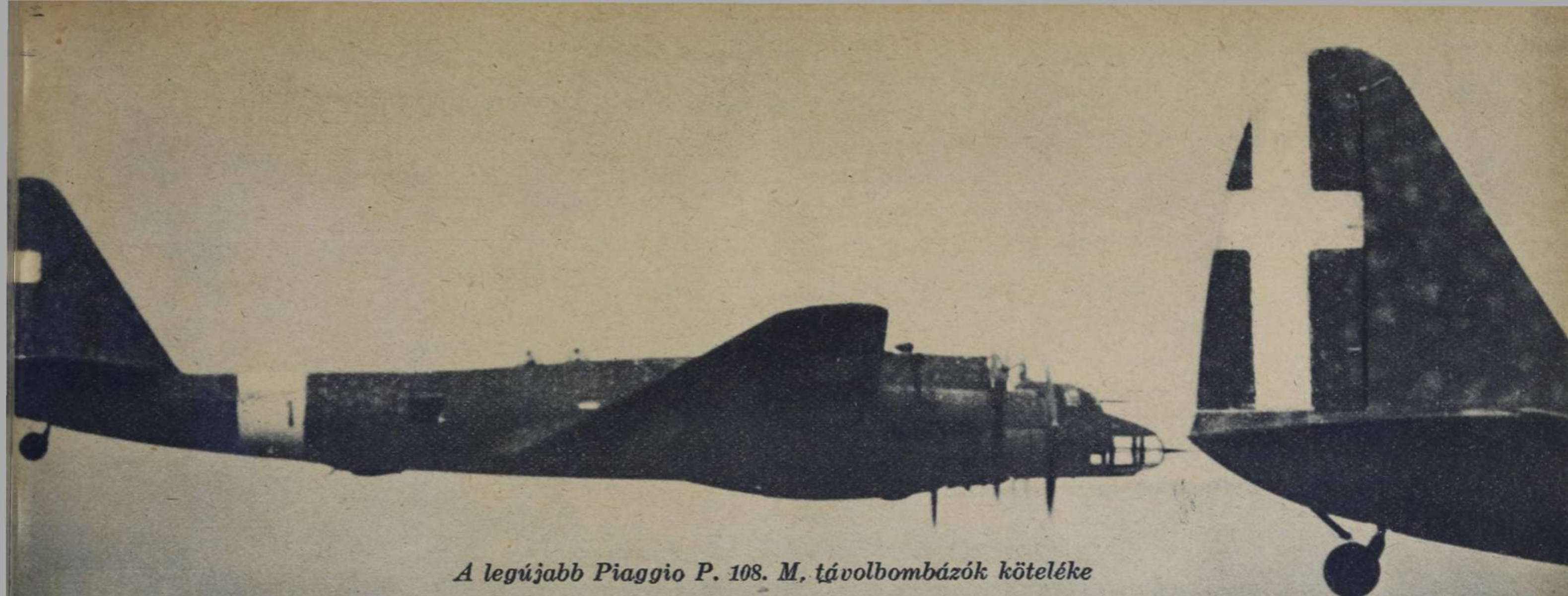
A tengely légiereje éppen olyan döntő módon vette ki a részét a védő mint a támadó hadműveletekben. Zuhanótámadások voltak itt is ott is azok, amik az ellenség harckocsijait, tartalékait, támadási előkészületeit bénították. Nappali és éjjeli bombatámadások irányultak utak, hidak, vasutak és szerelvények ellen, a felderítők pedig mindent megláttak, amiből az ellenség szándékát ki lehetett olvasni. Ejtőernyősök bevetéséről Stalingrád és a Volga partjainak elérésével kapcsolatban jöttek hírek.

Londonban azt hirdették, hogy a szovjet légierő feltámadt, új anyaghoz jutott az angolszászok révén és fokozott tevékenységet fejt ki. Még Stalin legkisebb fia is — huszonöt éves és már ezredes, repülőezredparancsnok — Stalingrádnál harcol repülői élén. Támadásokat indítottak, Berlin, Budapest, Zágráb, Helsinki ellen, hogy amit tavaly elmulasztottak idén tegyék jóvá. Mindez nem változtat azon, hogy a döntő helyeken teljes a tengely légifölénye. A Szovjet negyvenöt napon át napi átlagban 85 gépet vesztett. A Don vonalon működő kiváló magyar légvédelem hat hét alatt száznál több szovjet gépet lőtt le és vadászaink is az utolsó két hét alatt tizenegyet. A saját veszteség az orosznak még egytizedét sem éri el. Ha a feltámadás ilyen tempóban halad tovább akkor Londonnak nem sokáig lesz öröme benne. A szovjet légierő amerikai bombázókkal sem jelent többet mint eddig. Arról, hogy amerikai és angol repülőkötelékek mentek volna a szovjet arcvonalra segíteni az őszi harcokban, nincs pozitivum. Sőt hírek szerint Stalin tiltakozott volna az anyagi segítségen kívül minden egyéb expedíciós hadtest stb. küldése ellen. Talán a vezetés súrlódási lehetőségei miatt, talán azért mert nem sokra tartja az angolszász csapatok küzdőszellemét, ami esetleg átragadna az ő katonáira is.

*

A nyugati arcvonalon nagyobb légikötelékek kölcsönös bombázó vállalkozásai folynak. Nappali zavarótámadások és erős éjjeli támadások váltják egymást főleg az ipari vidékeken. Az angolok gépvesztesége három-négyszer haladja meg az ugyanolyan bombatámadást végző németekét. A vadász-vadász elleni harcban is ilyen arányban marad fölényben a német gép és személyzet. A rosszul sikerült Dieppe-invázionál alakultak ki nagyobb légiharcok, itt az angolok 132 gépet vesztettek 37 német géppel szemben.

Dieppe-nél érdemes megállni egy időre, mert ott igen nagy szerepe volt a légierőnek mindkét részről. Az angol volt a támadó, a kezdeményező minden előnyével, a német csak később adhatta ki ellenintézkedéseit. A támadás pillanatában és első időszakában igen erős angol légifölény alakult ki és tartott a délelőtti órákig. Több angliai repülőtérről egységesen bevetve ezernél több angol gép biztosította a partraszállás sikerét, kötötte le a német légvédelmet és főleg a német vadászokat. Azután fokozatosan érvényesülni kezdett a német földi és légi ellenállás, a légifölény megszűnt, olyan egyensúlyhelyzet állt elő, ahol már a német zuhanóbombázók is vadászbiztosítás mellett beavatkozhattak a harcba és vitték előre a földi támadó német csapatokat. Délutánra, amikor a legsúlyosabb helyzetben vissza kellett vinni hajókra a támadó kanadai egységeket, teljesen kialakult a német légifölény. A légiharcok eltolódtak az európai partról a Csatorna fölé, egyre közelebb az angol csapatszállító és hadihajókhoz. A német



A legújabb Piaggio P. 108. M. távolbombázók köteléke

stukák kedvező célokat kaptak a visszavonuló angol hajócsoportban és angol bevallás szerint a német légifölény mind nagyobb lett, éppen a legkritikusabb időszakban. Tény, hogy a német bombázók még a délangliai kikötőkbe befutott hajókat és a kikötők rakpartjait is támadták. Az európai szárazföld partjai mentén létesített számos repülőalap annyi német harcikötelék előrevonását tette pár órán belül lehetővé, amire az angolok nem számítottak. Angol ujsághírek szerint ezt az ütközetet az angol stukák teljes hiánya ítélte eleve kudarcra. Tény az, hogy az augusztus 19-i első komoly inváziós kísérlet a német légierő fölényén és a partvédő csapatok elszántságán órák alatt megbukott. Angol részről a támadásban se zuhanóbombázók, sem ejtőernyős vagy légiúton szállított csapatok nem vettek részt.

Az őszi időjárás jobban kedvez hasonló támadásoknak, de a német védelem résen áll és ha köd vagy alacsony felhők miatt a légierő nem tud teljes erővel beavatkozni a küzdelembe, úgy ez mindkét fél részére egyformán áll.

*

Észak-Afrikában légiharcok, járőrharcok folytak, sőt a páncélos felderítő alakulatok között is kialakult pár napon át tartó ütközet, aminek során 150 páncélost vesztettek az angolszászok. A tengely légiereje állandóan támadja a gépkocsi-gyülekezéseket és ütegállásokat, hátrább pedig az ellenség számos repülőterét. A Földközi-tengeren angol hajókaraván egy hónap óta nem jelentkezik, úgy hogy csak a tengelycsapatok utánpótlása folyik most Kréta érintésével Tobruk és a többi használható kikötő felé. A nagy angol parancsnokváltozás, ami az utóbbi napokban lejátszódott, az angol légierőt is érintette, amelyiknek már negyedk tábornoka nem felel meg ezen az arcvonalon. Málta bombázása kisebb erővel még tart. Az angolok pedig az Adriai-tenger fölé végeznek zavaró támadásokat, a szokásos sziciliai és északafrika támadásokon kívül. A tengeri háború folytonos búvárhajótámadások mellett szinte állandó mennyiségű hajóelsüllyesztést eredményez hónapok óta. Dieppenél az angol haditengerészet is komoly veszteségeket szenvedett. Brazilia hadbalépése, az ottani kikötők forgalmának zavarását is lehetővé teszi. Az Afrika körüli hajózást védő madagaszkári támadás sem fogja elérni azt a célt, hogy a meghosszabbodott ellátóvonalak biztosítva legyenek. A tengely és Japán búvárhajói állandó támadásaikkal készítik elő az angolszász utánpótlás csődjét.

*

A távolkeleti harctereken a Salamon-szigetek, két szigete és Uj-Guineán folynak harcok, egyébként csak repülővállalkozások történtek Japán részről, Ausztrália és Amerika részéről pedig a Salamon-szigetek ellen. A távolkeleti hadszíntéren India és a Szovjet felé történhetnek meglepetések. A beharangozott USA-támadás a japán vadászok és bombázók körzetében leállt és a partraszállt amerikai csapatok ellen a Salamon-szigeteknél a japán támadás megindult. Port Moresby felé is annyira előrehaladt a japán támadás, hogy a harcok rövidesen a kikötő körül fognak kialakulni.

Sikeres német bombatámadás Sztalingrád előtt



Repülőgépek biztosítják az olasz hajókaravánt



FIAT CR 42. vadászok a Földközi-tenger felett



Páncélosok ellen bombát kap az új Re. 2001. vadászgép



Torpedótámadás után . . .

Itália küzd



Szállítógépek a Siwa oázis repülőterén



Telibetalált angol hajó

Légifelvétel Voronyezsről. A szaggatott vonal az arcvonal helyzete

N
Woronesh
Pridatsch
Morschastyrschtschina
Pertanka

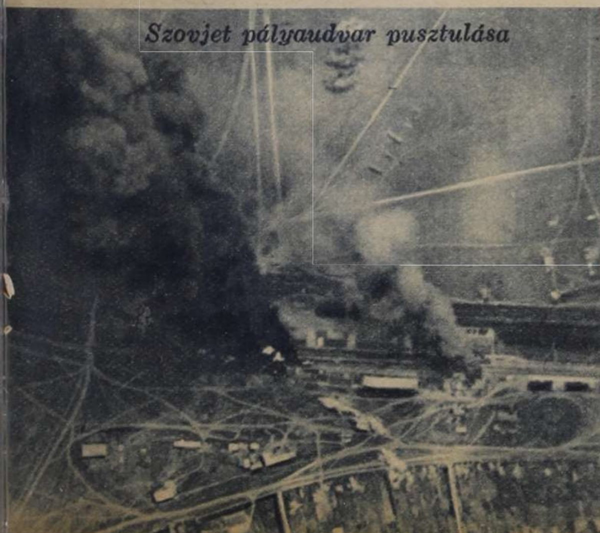
HITLER REPÜLŐ KATONÁI



A feladat megbeszélése



Hazatérő stukák az Azovi-tenger partjánál



Szovjet pályaudvar pusztulása



A hármashatárhegyi telep



A gödöllői telep lakóháza



HMNRA

Képek a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap munkájáról.



Folyik az építő munka...



Arnyékban pihenő »Cimbo

v. Laborczfy ezredes a Hhh-en





A Hhh-i segédoktatói tanfolyam résztvevőit is meg-

v. Laborczfy ezredes a gödöllői pilótaotthon



NÁDI

Nem is olyan sok esztendővel ezelőtt bekopogtatott a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület elnökségi irodájába egy nyurga, igen szerény mozgású gyerekember. Vastag, makrancos, majdfekete hullámos haja volt, látszott, hogy hetenként egy fésűt fogyaszt és nem állja a frizurát. Feketeképű volt a fiú, már néha-néha borotválkozott és kínlódhatott vele a borbély, mert az állán egy mély griblilyuk volt, amit igen nehéz kiborotválni.

— Kérem, tessék megmondani, hogyan lehetnék én repülő?...

Nehéz volt akkoriban repülővé lenni, anyagi bajokkal küzdött a magyar sportrepülés. Kéregetni kellett a dugott pénzeket szárnyaltatásához. Nem fogadták hát hozsánnaszóval a repülniakarót.

Dehát ismerős volt már az arca, mozgása. Érden látták, a Hármashatárhegyen látták. Egyszerűen ott volt.

Egy mindig nevető szőke fiú fogta védőszárnyai alá először, *Pettendy* Hanzi. Tán az ellentétek vitték őket egymáshoz. Ez szőke, amaz barna. Kezetráztak:

— *Pettendy!* Szervusz!

— *Tasnádi!* Szervusz!

Összeültek és megtárgyalták a dolgokat. Ki micsoda, honnan jött, mi az apja.

— Az enyém állomásfőnök Mohácson.

— Testvéred van?

— Hugom.

Hozzákezdtek: Telenként csikorgó hófúvásban vergődtek fel gyalog, négykézláb a Hegyre — nem ám úgy, mint ma, amikor autobusz szállítja a növendékifjakat! — tíz körömmel, tenyérrel, sarokrugdalással, kisfejszével szabadították ki a hangárt a hófúvásból csak azért, hogy gépet lássanak.

Vadas — nagy krekk volt már! — oktatta és ahogy meglátta repülni a hosszúsörényű Tasnádit, így szólt:

— Ebből a gyerekből lesz valami!...

Százat cipelt, míg egyszer repülhetett a nagy gépszükségben. Tavaly, vagy tavalyelőtt, amikor Tasnádi már régesrég *Nádi* volt, a magyar repülőfiatalság eszményképe, beültünk egy filmmatinéra az »elnök úrral«. A mai sportrepülés suttyókorában felvett film egy része Budaörsön pörög. Megjelenik a vásznon egy teljesítménygép a földön, tán a Karakán, kezeslábasos, nagyhajú ifjonc beleakasztja a vontatókötelet az orrába.

— Te, ez én vagyok!...

A »kölyök« Tasnádi »girhelt« a képen, végigment a kötél mentén és beakasztotta a vontatógép horgába is rendjén a kötelet...

...A repülést annyira elkapta, hogy éje-nappala lett. Persze, lemaradt egyetemi tanulmányairól. Már caskörmeit próbálgatta, amikor édesanyja feljött Pestre utánanézni a dolgoknak, hogy mi van hát Lacival?

— Tudod, éppen ott álltam az ablaknál a Szent Imre kollégiumbéli szállásomon, amikor kinézek, látom, jön édesanyám... Jaj, mit mondjak neki, hogyan mondjam neki, hogy én nem gépészmérnök leszek, hanem repülő... Nem volt még szavam a meggyőzéséhez, kiugrottam hát az ablakon, *kiszöktem, három napig nem is néztem a kollégium felé...*

Azt írjam meg róla, hogy a legkülönb volt?

mint egy antik félisten. Szobrászművész nyilatkozott róla, aki mintázta, hogy halálával a szépség elmúlását is siratja. Kezdett filozófussá lenni. Célokról, a dolgok értelméről beszélt, közben gyúrta-gyúrta a kenyérmorzsát, aprította szilánkká a gyufaszálat:

— Tudod, amikor az ember felér a csúcsra, vagyis inkább: azt hiszi, hogy közel van a csúcshoz, megirtózik az öregségtől... Én nem tudnék öregember lenni, mint a nagyapám, aki ma is szánt és olyan méregerős paprikákat eszik, hogy én is szipogok utána... Tudod: én úgy képzelem, hogy *jön majd egy gyönyörű, szikrázóan napsütéses, meleg, ragyogó nyári napon egy valami nagy-nagy zűr*, és mindennek vége lesz, mint a villámlásnak!...

Nincs három hete, hogy együtt mentünk fel a hegyre. Csak éppen széjjelnézni. Öntudatlanul, mintha minden pillanatát le kellene már fényképeznem lelkem filmjére, figyeltem. Kilépett az autóból, bevágta az ajtót, ment azzal a jellegzetes Nádi-járással. S jöttek elé, szinte kihallgatásra, jöttek, egyre jöttek. Mindegy volt, hogy műegyetemi, mindegy, hogy motoros-e, vitorlázó-e,



Nádit nem lehet szavakkal meghatározni, érzések is kicsik hozzá:

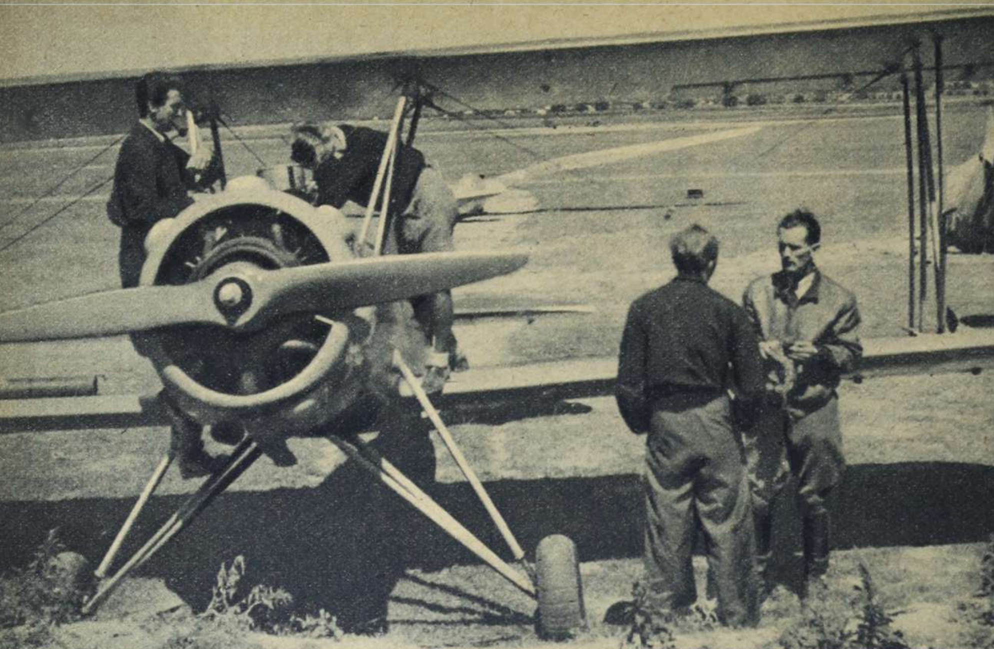
Tán négy nappal az érdi zuhanás előtt feljött hozzám, átadta felgyűlt följegyzéseit, tanulmányait, levelezését, jegyzeteit, hogy őrizzem meg a számára. Most, hogy siratni nem tudom már, nekiültem a csomagnak, átnéztem, hiszen könyvben írom meg époszéletét. Megtartok minden levéltitkot, mint az esküt, de meg kell mondani: *a repülés sok-sok nagyja, apraja úgy fordult hozzá, mint a szomjazó a kútforráshoz.* Nádi, írd meg, légy szíves, ezt hogyan csináljuk, azt hogyan csináljuk...

Hogy megférfiasodott, hogy megszépült az utóbbi esztendőben! Olyan volt,

főoktató-e, növendék-e, jöttek, hogy lássák, hallják. Amit Nádi mondott, *szentírás volt* a repülésben.

Ó, nem volt rangja, karpaszomány[os] c. tizedes volt, katonanyelven még »mufurc«. Mégis milyen magas rangja volt! Nem tudom illik-e, nem, de kimondom: *hercege volt a repülésnek.* Repülőmult ja származásnak tetszett, repülőrang[ja] meghatározhatatlan felső megkülönböz tetésnek.

A repülőezred iskolaszázadának pa rancsnoksága megindító gyászlevélben szólaltatta meg a szombathelyi repülő tér minden rendű és rangú tagjának döbbentő fájdalmát az MSRE elnökségéhez írtan:



Nádi az egyesület tagjai között



Nádi a Haris-sal

»Mély megdöbbenéssel értesültünk arról a tragikus veszteségről, mely a Műegyetemi Sportrepülő Egyesületet, a m. kir. honvéd légierőket és ezeken túl a magyar aviatikát érte szeretett bajtársunk *Tasnádi* László halálával.

Alig néhány napja még itt volt közöttünk, még fülünkbe csengenek búcsúszavai, amelyet évfolyamának élén hozzánk intézett. A nehéz elválásnak percei élénken élnek emlékezetünkben, amikor bajtársi kézszorítással »viszontlátás« ig búcsúztunk.

Nehéz volt legkiválóbb növendékünktől elbúcsúzni, pedig nem tudtuk, hogy örökre búcsúzunk tőle. Nehéz volt a válás, pedig bíztunk abban, hogy rövidesen viszontlátjuk. A magyarok Istene azonban másként határozott: elvette tőlünk, aki a legjobbak közé tartozott.

Egy esztendőt töltött körünkben. Nagy tudását csak szerénysége és törhetetlen hazaszeretete múlta felül. Rendületlenül hitt a magyar repülés jövőjében és nem riadt vissza a személyes áldozattól sem. Munkájában fáradhatatlan, lelkiismeretességben és kötelességteljesítésben az átlagost messze túlszárnyaló egyéniségével tündöklő példát mutatott bajtársainak. Szerettük mindannyian, elvesztése ezért még jobban fáj.

A magyar faj, ha fájdalom éri, ha csapás sujtja, sokkal nagyobb tud lenni, mint valaha. *Tasnádi bajtársunk példát mutatott nekünk az önfeláldozásig menő kötelességteljesítésben!*

Eszményképe örökké élni fog!«

Parancsnoksága búcsúztat így egy *»mufurcot!«* Nádi Szombathelyen befejezte az egy esztendőt, ment volna egy havi szabadság után Veszprémbe tovább. Katonaember nem érzékenykedik, ha saját parancsnoka így ír róla. Nádi ott is a legeslegkülönb volt.

Utolsó beszélgetésünkkor már előttem is restelkedve mondotta, pedig hát közelebb voltunk egymáshoz a testvéreknél és nem volt semmi, amit ne tudtunk volna egymásról — mondom: restelkedve mondotta:

— Képzeld, mi történt Mohácson?... Kapok egy levelet, hogy a mohácsi gimnázium Aero Körét *rólam nevezték el* s megkérdezték, hozzájárulok-e... Hát nem vagyok én még olyan nagy ember, hogy rólam köröket nevezzenek el!...

Rettenetes, mit éreztem a telefonnál, amikor szaggatott mondatokban belesírták a kagylóba:

— Lezuhantak... Nádi 50 méteren kiugrott, ernyője nem nyilt ki, a gép ráesett és egyiküket sem találjuk...

— Nádi lezuhant? *Nádi?*...

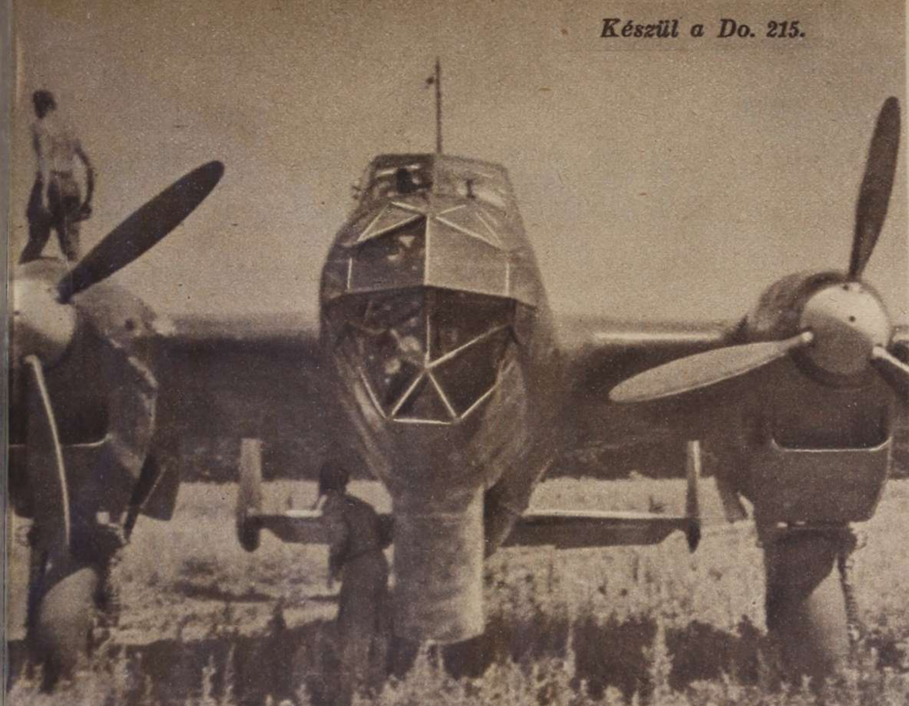
...Milyen rettenetes volt kérni szüleit, hogy nem, ne jöjjenek még fel, nincsen meg. Csak sírva szaladgáltak volna a Duna partján...

Agnoszkálni kellett. A víz enyészete elmosta a férfiú szépségét, de nem változott hullámos haja, s állán a griblis gödör. Az enyészetet megállítani, visszaparancsolni nem lehet. Nádit leólmozott belső koporsóba tették és úgy egy szép, veretes, tölgyfakoporsóba. Még apja, anyja sem láthatja. Jobb is, maradjon meg mindenkinek az emlékezetében úgy, mint a magyar repülés arkangyala.

Nem hisz az ember a szemének: a MSrE ajtaján ott a gyászkeretes híradás, hogy repülő halált haltál, emlékezetedre négy hétig gyászolunk... Nem gyász ez, Nádi, ne is haragudj ránk odaát, a lelkek repülőútján, ahol együtt szárnyaltok Pettendy Hanzival, nem, dehogy gyász! Nem mentél el tőlünk, csak éppen nem beszélhetünk veled többé. De látunk, Nádi, mindig látunk majd, hogy éppen most kötöd fel az ejtőernyőt, vagy lépsz ki a gépből, homlokodon a szemüveg, nyitva lóg a sapkád. Látunk, Nádi, amint szólsz:

— *Tatuli, mi lesz a repüléssel?*...

Lesz, Nádi, lesz, ne félj! *Lesz repülés, egyre magasabbra, hogy közelebb legyünk Hozzád...* **Raczkó Lajos**



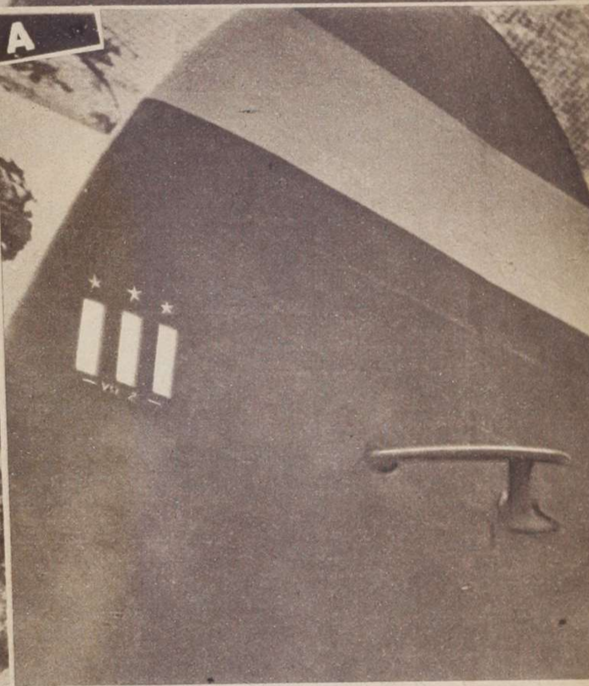
Készül a Do. 215.



Mélyen ellenséges terület felett…

GYŐZELMI KRÓNIKA

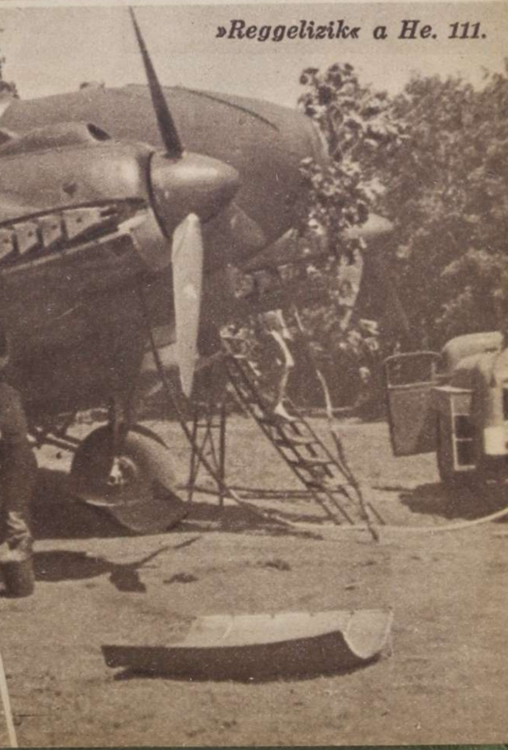




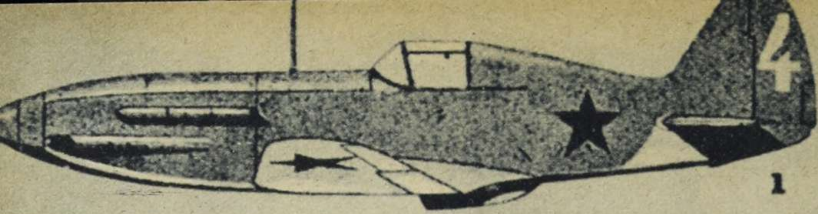
GYŐZELMES TÁVOLFELDERITŐINK



…modik a Do. 215:



»Reggelizik« a He. 111.



1

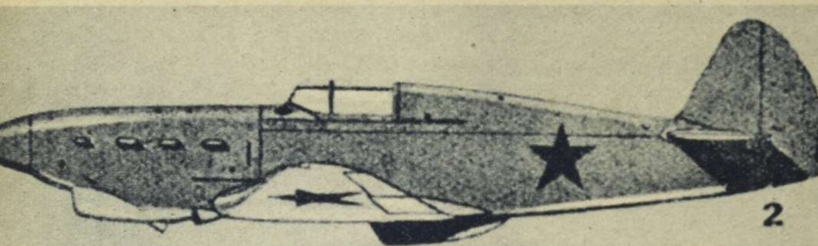
ISMERD MEG

A szovjet légierő

A magyar városok ellen intézett szovjet légitámadások ismét napirendre hozták a szovjet légierő gépanyagának kérdését. Milyen gépeket használ ma a vörös légiflotta, amely a tizenöt hónapos nagy harcban sok-sokezer gépet vesztett a szövetségesek légihaderejének összpontosított csapásai alatt? Milyen a gépek minősége, teljesítménye?

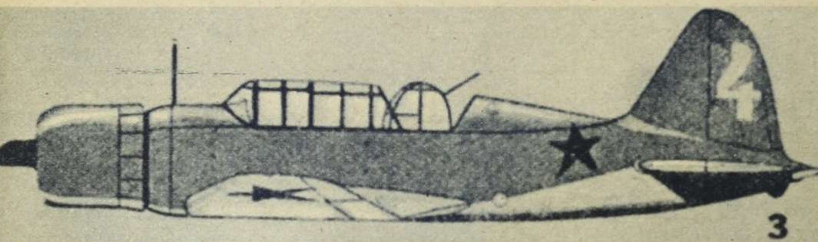
Mikor tavaly megindult a harc a szovjet ellen, néhány képben ismertettük a vörös légierő gépeit. Azóta ezek a gépek a harc hevében garmadával mentek tönkre és egyre jobban előtérbe került az újabb szovjetgépek szolgálatba állítása. A régi Rata, az I—15 és I—16 csakhamar elavulttá vált, hiszen a Messerschmittekkel nem vehette fel a harcot egyenlő körülmények között. Ugyanígy a régi szovjet bombázók között is csakhamar elhullottak az SB—2 típus régebbi változatai, hogy átadják helyüket újabb, jobb teljesítményű gépeknek.

Vegyük most szemügyre a szovjet légierő mai gépanyagát.



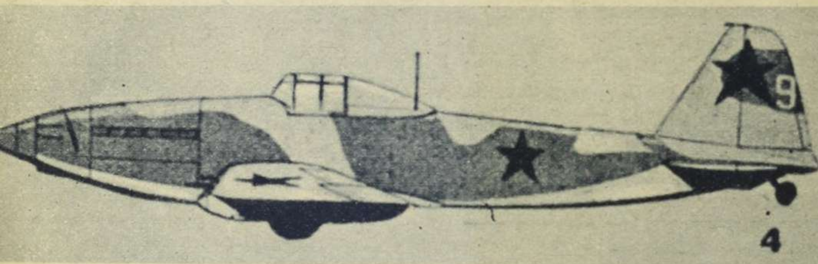
2

A vadászgépek sorában még megtaláljuk az I—153 gépet, amely a törtszárnyú, kétfedelű Rata (I—15) bevonható futóművel ellátott változata. Ugyancsak szerepel még az I—160, az úgynevezett Szuper-Rata, amely a nálunk is jól ismert egyfedelűnek, az igazi Ratának soros motorral ellátott változata. Végül, mint a háború kitörésekor szereplő legkorszerűbb szovjet vadászgép az I—17, vagy más jelzéssel ZKB—19, amelyet annakidején a párisi világkiállításon is bemutattak.



3

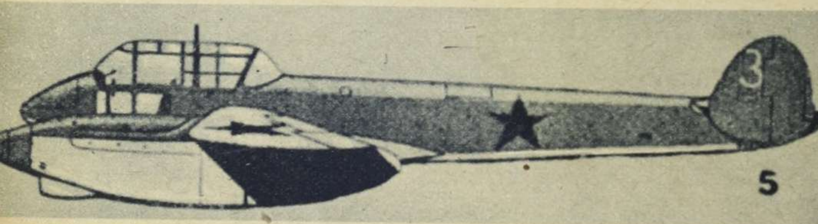
Újabb gép már a Mig—3 jelzésű, amely egyébként még I—18, valamint I—61 és I—200 típusszámmal is fut s amelyet 1. számú képünk mutat. A három jelzés csupán a felszerelés különbözőségére mutat, egyébként azonos sárkányú gépekről van szó. A gép mélyfedelű, enyhén tört szárnnyal. Jellemző a gépre a rendkívül rövid törzs. Motorja egy folyadékhűtéses M—35A mintájú 1200 lóerős soros V-motor. Ezzel a gép legnagyobb sebessége 580 km/óra körül van német és olasz források szerint. Fegyverzete nehéz és könnyű géppuskákból áll.



4

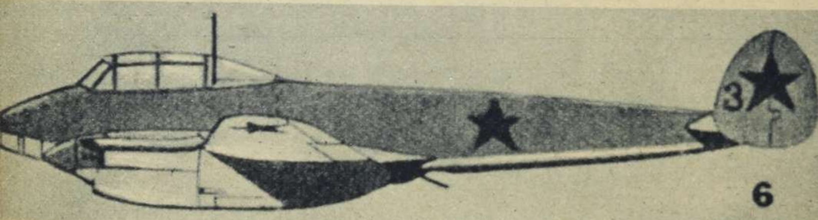
Az I—26 gép tervezőjét kissé befolyásolhatta a Hawker Hurricane és a Morane MS 406. Szintén vadászegyüléses, motorja M—105 mintájú, ágyús soros V-motor. Ezenkívül a gépnek néhány könnyű géppuskája is van. Motorteljesítményéből (1100 LE) és alakjából ítélve, sebessége szintén 550—580 km/óra körül járhat. (2. kép.)

A könnyű bombázók között meg kell említenünk az erősen amerikai hatás alatt készült, Brewster- és Vought-gépekre emlékeztető SU—2 vagy BB—1 gépet, egy kétüléses mélyfedelű, melyet több példányban lőttek le légvédelmi ütegeink is. (3. kép.)



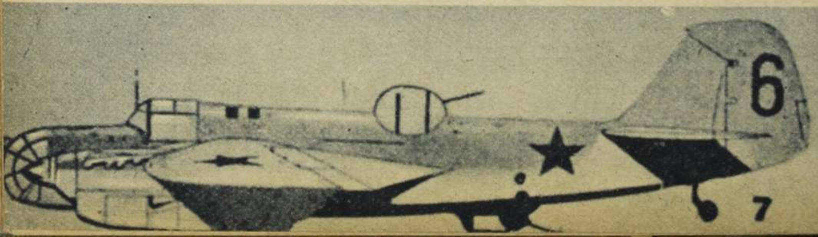
5

Nagy dirrel-durral harangozták be a Stormovik zuhanóbombázót, amelynek katonai jelzése egyébként II—2 vagy BS. A gép kétségkívül érdekes megoldású (4. sz. kép): együléses, mélyfedelű, bevonható futóművel. Motorja 1300 lóerős, AN—38 mintájú soros V-motor. A mótor és a pilótaülése páncélozott, különös tekintettel a gép alacsonytámadó harcfeladataira. Harckocsik elleni támadásra a gép fegyverzete két 32 mm-es gépágyú és két géppuska a szárnyba, a légcsavarkörön kívül beépítve.



6

A romboló és könnyű bombázók csoportjába két gépet sorolhatunk: a YAK—4 vagy BB—22 jelű gépet (5. sz. kép) és a PE—2 mintájút (6. sz. kép). Ezek a gépek ezenkívül távolfelderítőnek is alkalmasak. Kétmotoros, jóformájú mélyfedelű gépek, 12 hengeres M—105 mintájú 1100 lóerős motorokkal, osztott oldalkormánnyal. Kétülésesek. A különbség a két gép között főleg abban nyilvánul meg, hogy a BB—22 motorjai a



7

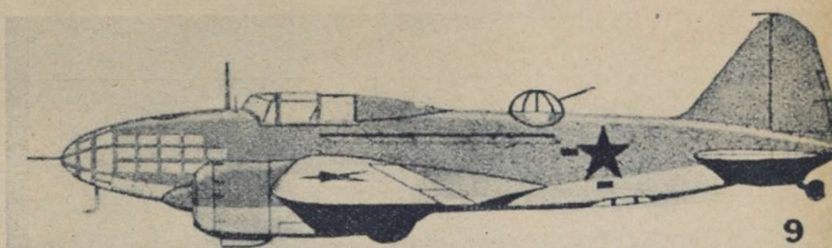
AZ ELLENSÉGET!

újabb harcigépei

törzsorr elé nyúlnak, mint a Me. 210. gépen is. Jó a gépek teljesítménye is.

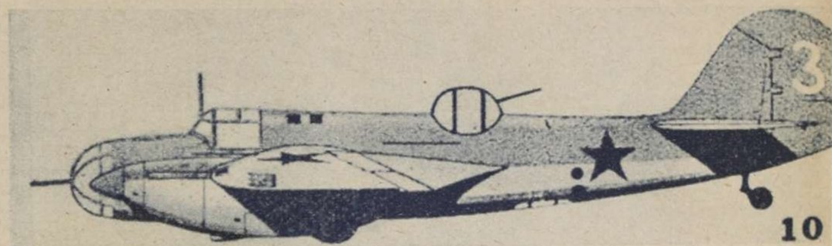


Közepes bombázógépeik sorában még mindig sok SB—2 mintájú gép, a közismert Martin-bombázó szerepel. (Ámbár a szovjet változat az eredeti amerikai Martin-gép igen gyatra utánzata!). Újabb gép az SB—3 és az SB—3A. (7. és 8. sz. képek.) A két gép közötti különbség a képekből szembetűnő. Az SB—3A gép jelzése még ZKB—26 is és az egyik USSR—USA világrekordtávrepülést az Északi-sarkon keresztül ezzel a géppel végezték. (Igen lehetséges tehát, hogy ilyen gépek is résztvettek a Budapest elleni légitámadásokban.) Korszerűbb az előző két gépnél a DB—3F, amely a 9. sz. ábrán látható.



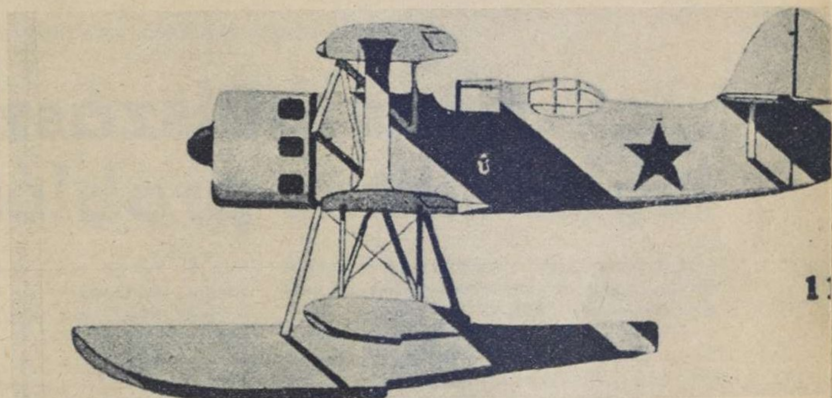
9

Amint a németek a Ju. 88. vízszintes bombázóból alakították át a gépet zuhanóbombázóvá, ugyanúgy a szovjeték is átlakították közepes bombázóikat zuhanóbombázóvá is. Ilyen gépek az SB—RK (10. sz. kép) és a BB—100. Utóbbi lényegében a YAK—4 géppel azonos. Mindkét gép főkép abban különbözik a vízszintes bombázótársuktól, hogy Ju. 88-szerű szárnyfékkel van ellátva.



10

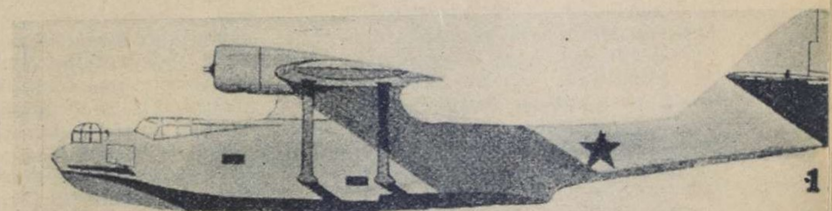
A nehéz bombázók között ismeretes a TB—6B, a régi ANT gépek tökéletesített változata, valamint az úgy látszik Szibériából visszahozott és a moszkvai ZAGI élére állított Tupolev mérnök új gépe, amely Pest felett is szerepelt. Ezt nagy képünk mutatja be. Négy 1200 lóerős M—35A motorral repül a gép és ezt állították be a Moszkva—London közvetlen, leszállásnélküli futárszolgálatra is. Innen a gép nagy hatótávolsága. Ez is jóformájú, jóteljesítményű, nagysebességű gép, jelentős bombateherrel.



11

A szállítógépek között a PS—35 (vagy ANT—35) gép, továbbá a PS—84, a Douglas DC—3 szovjet változata és az újabb PS—89 szerepelnek.

A szovjet vízirepülőgépek között meg kell említeni a MDR—5 mintájú repülőcsónakokat, továbbá a Feketetengeren is használt KOR—1 vízirepülőgépet, amely együszós, kétüléses, kétfedelű, többfeladatos gép. Van még ARK—3 mintájú vízirepülőgép és a GST mintájú nagy repülőcsónak. Ez a Consolidated 28. gép szovjet földön épített változata. (12. sz. kép.)



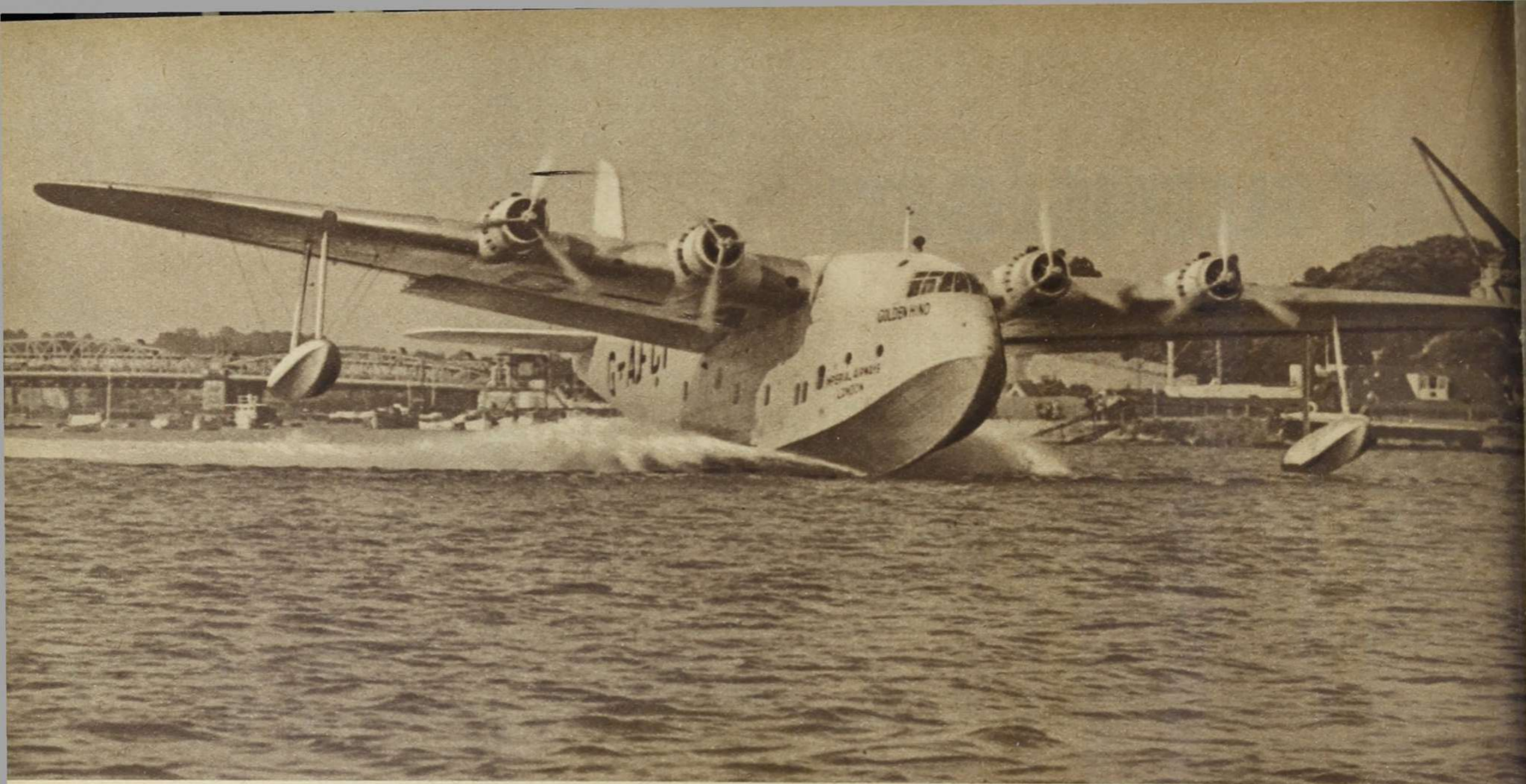
1

Ezek az új szovjetgépek jó tervezésűek, legnagyobb hibájuk, hogy építésük meglehetősen gyatra.

n.



Az új ANT. négymotoros távolbombázó



Hatalmas repülőcsónak indul a tengerentúli szállításra

Az angolszász légiszállítás problémája

A hadvezetés művészete magával hozza, hogy az örökérvényű hadászati alaptörvények mellett az egyes hadviselő felek mindenkor azon vannak, hogy alapos számvetés és kellő fantázia bölcs kiegyensúlyozása mellett új utakat, mozgatási eszközöket és harceljárási lehetőségeket alkalmazzanak az ellenséges erő gyors letörésére és a háborús döntés mihamarabbi elérésére.

Nem kétséges, hogy a tengelyhatalmak és elsősorban Németország volt az, amely — majdnem mondhatnók — háborúdöntő hatását a légierőnek elsőnek felismerte és azt helyesen alkalmazta. A többi hadviselő hatalom csak a német fölényes sikerek hatása alatt sietett az új eszközöket (zuhanóbombázás, ejtőernyős csapatok, stb.) és harceljárásokat utánozni.

Nem kétséges az sem, hogy a másik oldalon, az angolszász hatalmak ezen a téren semmi újszerűt nem tudtak produkálni. A tengeralattjárók nagy elsüllyesztési sikereinek hatása alatt legnagyobb gondot képez számukra változatlanul a hajóűrtartalom nagy hiánya. Minthogy nem képvisel titkot annak a felismerése, hogy a német sikerek nem kis részben az ember- és anyag összpontosítás gyors végrehajtására voltak visszavezethetők, most lázas kezdeményezés indult meg a túloldalon ennek utánzására. A német szállításoknál — még a dermesztő tél folyamán is — igen nagy szerepet játszottak a Ju. 52-es szállító osztályok, amelyek minden szállítóeszköz hiánya, vagy üzemképtelensége esetében fáradhatatlanul hordták szállítmányaikat az arcvonalra, sőt körülzárolt csoportok fölé is. Erre volt visszavezethető példátlan, hónapokon át való kitartásuk. Természetesen ma még ismeretlenek a műszaki részletadatok, — de ez a 10 éves repülőgéptípus, a »Tante Ju« — ahogyan a németek nevezik — előnyös repülőtulajdonságaival már a narviki harcokban, azután a Krétáért folyó harcban, keleten pedig télen-nyáron a védelmi harcokban és most az offenziva alatt pótolhatatlan szolgálatokat tett. A szerzett tapasztalatok mellett a szállítószolgálat még javult, amit újabb sikerek is bizonyítanak.

Ismeretes, hogy az olaszok már az 1935—36. évi abesszíniai hadjárat alatt figyelemreméltó légi szállító szolgálatot szerveztek meg, amelynek nyilvánosságra hozott teljesítményadatai a következők voltak:

1,035.000 kg lőszer,
800.000 kg élelem,
4.437 fő személy.

A szállítás a rep. alapoktól kb 800 km távolságig terjedt és sokszor 4000 m-es hegyláncokat kellett átrepülni tropikus időjárási viszonyok mellett. Ezáltal — vagyis a földi utánpótlási eszközöktől való függetlenítés révén — sikerült a rendszerint 3—4 évig is tartó gyarmati háborút 6 hónap alatt sikeresen befejezni.

Az 1936—38. évi spanyol polgárháborúban ismét döntő befolyást gyakorolt a légi szállítás. Ugyanis német Ju. 52-es önkéntes szállító osztályok Marokkóból szállították át az első nemzeti csapategységeket és ezáltal megalapozták Franco kiindulását a spanyol félszigeten a győzelmes szabadságharchoz a bolsevizmus ellen.

Érdekes, hogy ezek a még aránylag szűk keretben végrehajtott légiszállítások a külföldi szakirodalomban alig találtak méltatásra.

A most megindult világháború csakhamar megmutatta a légi szállítószolgálat jelentőségét. Olaszország a háború első 100 napja alatt a következő eredményeket érte el:

	19.185	fő személy,
	70.000	kg repülőgépalkatész,
	211.000	kg lőszer és fegyverzet,
	49.000	kg rádióműszer,
	444.000	kg teheráru,
	416.000	kg posta,
	120.000	kg egyéb teher
Összesen:	1,313.000	kg különböző teheráru.

Emellett 3,205.000 km-t tettek meg a szállítógépek.

Mint szállítógépek gyártásra kerültek a Caproni 101, 133, Savoia, S. 75 és 82 jelzésű, nagyrészt hárommotoros gépek. Az elért számadatok mutatják, hogy az olasz légi szállítószolgálat fontos szerepet játszott összekötő eszközként a olasz anyaország és afrikai birtokai között.

Anglia a gyarmatokkal való összeköttetés és pacifikálása miatt foglalkozott a légi szállítószolgálattal és kihozta a Vickers »Valentia« és Bristol 130 »Bombay« kétmotoros típusokat.

Az USA nagy területi kiterjedése folytán élénkebben és korán foglalkozott a légi szállítószolgálattal és kihozta a Lockheed »Hudson«, Curtiss C 46 és Fairchild C 31 típusokat.

Egészen másképp alakult a helyzet Németországban. Amikor 1935-ben megalakult a német légierő, mindjárt alkalmazhatta a légiforgalomban kiválóan bevált Junkers Ju 52-es géptípust. Egyelőre jó fegyverzettel többfeladatos gépként alkalmazták, de igen jól bevált pilótaátképzésre, nagy géptípusra és megfigyelő - kiképzésre. (Repülő - tanterem.) Különösen a különböző szállítófeladatok

elvégzésében bizonyult utólérhetetlennek előnyös repülőtulajdonságai révén, miáltal a hadvezetés számára új lehetőségeket nyitott. Ezt Németország minden tekintetben kihasználta.

Amikor a háború 1939-ben kitört, a német légierő számára tekintélyes számú Ju 52-es szállítórepülőgép állott rendelkezésre. A németek nem vettek részt a szállítórepülésre vonatkozó külföldi szakirodalmi vitában, hanem csendben megtették minden előgondoskodást nagyarányú alkalmazására. Ezzel korlátlan szállítási lehetőségek nyiltak a német hadvezetés számára.

Mialatt Anglia a régen bevált tengerzárról ábrándozott, a légiszállítás lehetővé tette a lengyel háború hihetetlenül gyors befejezését. A függőleges átkarolás is a megvalósulás stádiumába lépett. Az ejtőernyős gyalogság Narviknál és Hollandiában bebizonyította, hogy a légierő területet is tud foglalni és döntő befolyást gyakorol a hadműveletekre.

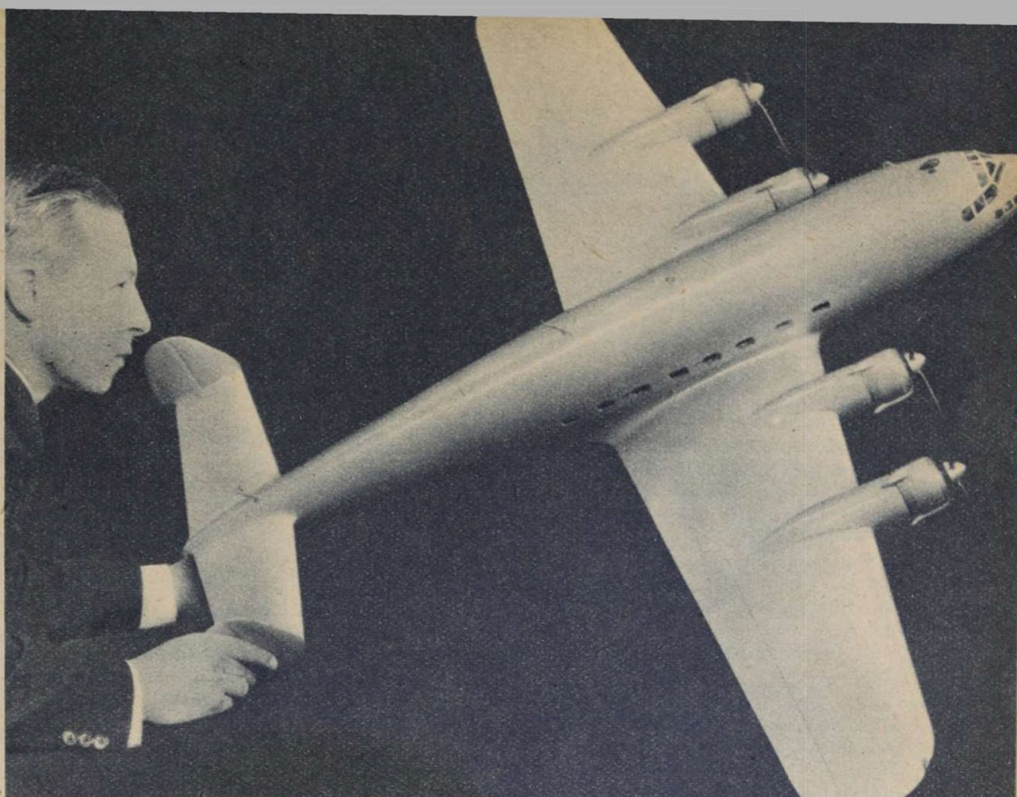
A Balkán-háború, Kréta-szigetének meghódítása és az afrikai Rommel német-olasz hadsereg anyagi ellátása új fejezetet jelentett a szállítórepülés történetében. Keleten a hadműveletek 2000 km-nél többre való kiterjedése és a német hadsereg helytállása a téli időszak alatt csak a légi szállítógépek tömeges bevetésével volt lehetséges.

A németek tehát új közlekedési lehetőségeket találtak ki és az angolszászok most nagy szorultságukban ezeket akarják utánozni. Egy amerikai mérnök, névleg Henry Kaiser a szenátushoz intézett memorandumában új gondolatot dolgozott ki, mely szerint az egész utánszállítási kérdést a tengeralattjárói veszély kikapcsolására egy hatalmas és teljesítőképes légi szállítóflottával akarja megoldani. Ehhez szerkesztett egy 150 fő és ennek teljes felszerelését befogadóképességű, »Mars« elnevezésű vizirepülőgépet az Óceánnak megfelelő távolságok átrepülésére.

Az amerikai hajósüllyesztések és hajóűrtartalom hiányának hatása alatt a megszokott amerikai hírharsonákkal kísért Kaiser-féle terv óriási lelkesedést váltott ki és Kaiser ma a legnépszerűbb ember Amerikában. Persze műszaki részletadatok hiányában egyelőre szkeptikusan kell fogadni a tervet, amely állítólag már 50 repülőgép megrendelésében nyilvánult volna meg. Kaiser azonban továbbmegy és évente 5000 ilyen szállítórepülőgépet akar gyártani egyenként 70 tonna befogadóképességgel. Hogy ezek a tervek mennyire vehetők komolyan, az itt ma még nehezen ítélhető meg. Azonban ismeretes, hogy Amerikában könnyen lelkesednek a tömegek egy-egy odavetett gondolatért, de a műszaki teljesítmények azután rendszerint nem tudnak lépést tartani a lelkesedéssel.

Ha reálisan akarjuk megítélni a kérdést, számottarthat érdeklődésre egy svájci lapban megjelent részletes tudósítás az angolszász északatlanti légi szállító szolgálatról, amely augusztusban jelent meg.

E beszámoló szerint még 1940 végén alakult meg Kanadában az »Atlantic Ferrying Organisation«, az atlanti kompszolgálat, — ahogyan nevezik — de csak 1941 júliusában került komoly átrepülési szolgálatra a sor, amikor Roosevelt értesítette az angol kormányt, hogy az amerikai pilóták a kész repülőgépeket közvetlenül Montreálba repülik át. (Ez a hadüzenet előtt, az ú. n. semlegesség állítólagos betartása mellett történt!) Egyidejüleg engedélyt kaptak az amerikai pilóták, hogy a fentemlített »Atfero« szervezetben szolgálatot vállaljanak.



Nagy, szállításra alkalmas négymotoros gép modellje

A nagy segítség felismerésében a kompszolgálat felett a R. A. F. vette át a parancsnokságot. A biztonság érdekében minden rekordkísérletet vagy a motorok túlzott igénybevételét betiltották. A repülési biztonsági és az időjelző szolgálatot a brit flotta vette át, amely pontos utasításokat dolgozott ki, repülési útvonalakat, zónákat, repülési magasságokat és betartandó motorfojtásokat illetően. Ennek értelmében rekordteljesítmények főként a légáramlatoktól és attól függenek, hogy ezeket a pilóták mennyire ügyesen használják ki. Ilyen formán az Újfundland—Anglia közötti utat 6 óra 50 perc alatt tették meg, mint legrövidebb idő alatt és teljes terheléssel a Montreal—Anglia utat 12 óra 55 perc alatt.

A Ferry—Command legénységének kora mind pilótákban, mind navigátorokban olyan, ami a harcoló csapatoknál való alkalmazásukat lehetetlenné teszi. Ez képezi a törzsállomány mintegy 30%-át. A fennmaradó 70% csupa fiatal legénységet képvisel (pilóták, megfigyelők, szikratávirászok), amely kiképzését az Empire-repülőiskolákban kapja és rövid gyakorlórepülés után a Ferry Command repülőállomásain közepes bombázógépeket vesznek át az Angliába való átrepülésre. Angliába beérkezve a nagy veszteségi hiány miatt rögtön beosztásra kerülnek a R. A. F. harci századaiba. A Ferry Command törzslegénysége pedig légi úton visszarepül kiinduló állomásaira.

Igen érdekes a biztonsági szolgálat. Valamely bombázógép Angliába való elindulása után különleges biztonsági szervezet követi annak útját. Csak a repülési út egyharmadának megtétele után veszi fel a gép a rádióösszeköttetést a biztonsági szervezettel. Ekkor érte el azt a szakaszt, amelyről nincsen visszatérés. A biztonságot a közelben lévő convoyok hajói szolgáltatják, amelyek állandó helyzetjelentéseket adnak és szükség esetén segítséget nyujtanak. Az út utolsó harmadában gyorsnaszádok látják el a segélyszolgálatot. A biztonsági szolgálat mellett az eddigi veszteség állítólag csupán 1%-ot tett ki.

Természetesen nem közölnek számadatokat az átrepült gépek számáról, csak annyit, hogy már 1941 őszén naponként 38 bombázógép került átrepülésre és azóta a szám megnövekedett. A tudósítás mutatja, hogy kifejezetten csak bombázógépek kerültek átrepülésre.

Anglia arcvonala Izlandtól Ausztráliáig terjed és nemcsak saját szükségleteit kell ellátnia, hanem Szovjetoroszországnak és Kínának is segítséget kell nyujtania. Nyilvánvaló, hogy e hosszú arcvonal táplálására a légi szállítás nagy jelentőségű volna. De sem elegendő szállítógép, sem megfelelő ilyen géptípus nem áll rendelkezésre és ezért a német előny e téren nehezen lesz behozható. Anglia ma nehezen engedheti meg magának azt a luxust, hogy szállítógépek szerkesztésével és gyártásával foglalkozzék, mert sokkal nagyobb szükség van ott vadász- és bombázógépekre. Marad tehát az U. S. A. segítsége, amelynek azonban a Lockheed »Hudson« típuson kívül szintén nincsen megfelelően használható szállító típusa. Most kezdik meg a szériagyártást, de ki tudja hogyan alakul ki addigre a gépek megfelelő számú kigyártásáig a tengelyhatalmak hadászati helyzete Európában, Kelet-Ázsiában és Afrikában. Minden előjel arra mutat, hogy a tengelyhatalmak ezen a téren behozhatatlan előnyt szereztek és ez alaposan érezteti hatását a hadműveletekben.

vitéz Szentnémedy Ferenc ezredes.

REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGÜGYI POLITIKA, SZERVEZÉS

A kenti herceg halálos repülőbalesete. Az angol király legfiatalabb öccse, a negyvenéves kenti herceg, augusztus 25-én balesetnek esett áldozatul. A herceg egy *Sunderland*-mintájú vízi repülőgépen Islandba akart repülni szolgálati útra, amikor Észak-Skócia fölött halálos baleset érte. A vízigép valamennyi utasa és vezetője meghalt.

A kenti herceg ifjú korában a haditengerészetnél szolgált, később a külügy-, majd a belügyminisztérium szolgálatába lépett. 1930-ban képezték ki pilótának. A háború kitörése óta a légierők vezérkarában teljesített szolgálatot s a halálos baleset katonai szolgálatának teljesítése közben érte.

A *Sunderland*-mintájú vízi gép, amellyel a baleset történt, egyike azoknak a régi konstrukcióknak, amelyek már öt-hat év óta állnak a brit partvédelem szolgálatában. A négymotoros repülőcsónakok személyzete hét főből és fegyverzete hét géppuskából áll.

✱

C. L. Bissel tábornokot nevezték ki a Kínában, Burmában és Indiában harcoló amerikai légierők parancsnokává. *Chennault* tábornok ezentúl csupán a kínai földön működő amerikai légihaderő hadműveleteit vezeti.

✱

A francia légügyi miniszter Marokkóban. *Jannequin* tábornok, Franciaország légügyi minisztere, augusztus folyamán *Nogues* tábornok, marokkói főkormányzóval együtt Észak-Afrikába repült, hogy a francia légierők afrikai alakulatait megszemlélje.

✱

Szállítórepülés. A szállítórepülőgépek valamennyi hadviselő államban jelentékeny szerepet játszanak az utánpótlás, valamint az első vonalnak a mögöttes országrészekkel szükséges összeköttetése szempontjából. Az angolszász hadvezetőség is számos repülőgépet tart üzemben szállítások céljára. Legalább is erre vall az amerikai légierők parancsnokának, *Arnold* altábornagynak, a szenátus előtt tett ama nyilatkozata, mely szerint most a többmotoros bombázó repülőgépek 21%-át, egy év mulva pedig azok 36%-át kénytelenek szállítórepülésre alkalmazni.

✱

Az amerikai hadikiadások negyedrészét a légierőkre költik. Az Egyesült Államok hadseregének kiadásai az 1942 július 1-el kezdődött költségvetési évben 42.82 milliárd dollárra rúgnak. Ebből a légierők részére szükséges anyag beszerzésére 11.31 milliárd dollárt fordítanak. (Ez a 11.31 milliárd dollár körülbelül megfelel Csonka-Magyarország teljes vagyoni értékének.) A fenti 42.82 milliárddal 228.81 milliárd dollárt tesz ki az az összeg, amelyet az Egyesült Államok 1940 június óta a háborúra előirányoztak. Ennek mintegy a negyedrészét: 62.95 milliárd dollárt fordítanak a szövetségesek támogatására a köl. csön- és bérszerződési törvény alapján.

✱

Csatahajók helyett repülőgéphordozók. Valahányszor az angol és az amerikai csatahajók a Csendes-óceánra kifutottak, a japán repülőgépek mindannyiszor súlyos károkat okoztak soraikban. Ez a körülmény arra vezette az Egyesült Államok kormányát, hogy csatahajók helyett inkább a repülőgéphordozók építését szorgalmazza és egyelőre csak azon csatahajók építését folytatják tovább, amelyeket már korábban munkába vettek.

A haditapasztalatok alapján módosított építési terv szerint 500.000 tonnát engedtek át csatahajók helyett repülőgéphordozók számára, ami hozzávetőleg 20 repülőgéphordozó hajónak felel meg.

✱

Olajügyi és légoltalmi attasé. Az olajkérdés nagy horderejére jellemző, hogy az Egyesült Államok londoni követségéhez az olajügyek intézésére külön attasét neveztek ki *George S. Walden*, a Standard Vacuum Oil Co. igazgatója személyében. Ugyanakkor *Marc Petert* kinevezték légoltalmi attasénak.

✱

Kuba és az Egyesült Államok között egyezmény jött létre, amelynek értelmében Havannában repülőkiképző központot létesítenek amerikai és angol repülők részére.

✱

Fierro tábornok, a mexikói légierők parancsnoka, kilátásba helyezte, hogy többezer repülőnövendéket bocsát az Egyesült Államok rendelkezésére.

✱

KATONAI HÍREK

Kitüntetések. A Kormányzó Úr Ő Főméltósága megengedte, hogy *Balássy* Miklós vk. százados az olasz koronarend tiszti keresztjét elfogadhassa és viselhesse. — A Nemzetvédelmi Kereszttel tüntette ki a Kormányzó Úr Ő Főméltósága a légierők kötelékében *Czervesz* Károly ezredest, vitéz *Máday* Ágoston hadbiztos-alezredest, vitéz *Hollósy* Zoltán őrnagyot, *Timár* Gyula századost és vitéz *Antal-Jakab* György ir. főtisztet.

✱

Kinevezések. A Kormányzó Úr Ő Főméltósága kinevezte a légierők nem tényleges állományában a következőket: szkv. főhadnaggyá: dr. *Ámon* Imrét, t. főhadnaggyá *Bárány* Ferenc továbbszolgálatot telj. t. hadnagyot, azonkívül *Czika* Bélát, *Kováts* Istvánt, *Zsiros* Andrást, *Fliegauf* Antalt, *Benkó* Vilmost, *Belatiny Braun* Rudolfot, *Czillei* Ervint, *Neuliszt* Pált, *Kalafuth* Jánost, *Gaál* Ferencet, *Kézdy (Kubacska)* Pált, *Bödi* Vilmost, dr. *Bereznay* (Beczner) Frigyest, *Politovszky* Istvánt, *Wierdl* Károlyt, *Pintér* Pált, *Joó* Gyulát, *Liszkay* (Weisel) Lászlót, *Petneházy* Szabolcsot, *Rácz* Istvánt, *Vékássy* Alajost, *Petróczy* Ábrahám Gergelyt, vitéz *Rákosi Nászay* Miklóst, *Kenészlői (Kégl)* Tibort, *Lózsy* Hugót és *Dlouhy* Ferencet. T. hadnagyok lettek: *Herder* László, *Fraunhoffer* Péter, *Kriegner* Emil, *Bauer* Sándor, *Tóth* László, *Sárváry* Dénes, *Reiber* Antal, *Németh* Pál, gróf *Orssich Slavetic* Nándor, *Vadas* László, dr. *Szilágyi* Lajos, *Zoók* Tibor, *Hábl* Károly, *Asbóth* Gyula, *Wohlmuth* József, *Pongrácz* Ferenc, dr. *Szekeres* János, dr. *Lukács* Tibor, *Halmágyi* István, *Molnár* Jenő, *Gallos* (Gallovich) János.

✱

A Duce a földközitengeri brit hajókaraván megsemmisítése alkalmából közzétett szózatában kijelentette, hogy az olasz nép büszkén tekint fel az olasz légierőre és haditengerészetére, amely az angolok felett aratott újabb győzelmével sikeres harcainak sorozatát újabb, fényes cselekedettel tette gazdagabbá.

✱

Az »Eagle« megtorpedózásával Anglia az ötödik repülőgéphordó hajóját vesztette el. Az *»Eagle«* nem tartozott a legújabb típusok közé. Eredetileg sorhajó volt. 1923-ban építették. Vízkiszorítása 22.600 tonna, sebessége 24 csomó (44 km/ó.) volt. 21 repülőgép fért el rajta.

✱

Repülőgéptámadás partizánok ellen. A Balkánon az olaszok a partizánok ellen vívott tisztogató harcok során a légierőket is igénybe vették. A repülőgépek bombákkal támadták a partizánok gyülekezési helyeit.

✱

Kié a vitorlázórepülés időtartamvilágrekordja? A »Magyar Szárnyak« augusztus 1-i számában megemlékezett a francia *Nessler* új világrekordjáról, aki a német *Kurt Schmidt* 1933-ban felállított 36 óra, 36 perces csúcsteljesítményét június 18—20-án 38 óra 21 perc 54 másodpercre javította meg.

A német B. Z. am Mittag augusztus 13-i számában szintén megemlíti az esetet és utal arra, hogy a tulajdonképpeni időtartamvilágrekord ennek ellenére *ma is német névhez fűződik. Ernst Jagdmann* 1937 júniusban Sylt-szigetén 40 óra 55 perces csúcseredményt ért el és annak elismerését csupán jelentéktelen formai okok akadályozták meg.

✱

LÉGIFORGALOM

A német légiforgalom egyik úttörője: Walter *Mackenthun* alezredes 60 éves

Folytatás a 22. oldalon.

HŐSI TETT EMLÉKEZETE:

A Kormányzóhelyettes Úr légigyőzelme

A honvéd haditudósítószázad közlése, dr. Pados Pál karp. tizedes

(Ez a riport közvetlenül Kormányzóhelyettes Urunk hősi halála előtt íródott. Kegyelettől és hódolattól vezérelve a riport magvát meghagytuk eredeti formájában. A szerk.)

Bizonyára nagy érdeklődéssel olvasta az egész ország azokat a jelentéseket, amelyek arról adnak számot, hogy *vitéz nagybányai Horthy István, Magyarország kormányzóhelyettese* vadászrajával együtt hadiszolgálatot teljesít a keleti fronton. Ugyanúgy az egész ország mély, gyászos megdöbbenése adta hősi halálának hírét!

A magyar nép története nem szűkölködik bátor és kiváló hadvezérekben, akik dicsőséget szereztek a magyar névnek. Mert népünk nagy történelmi feladatokra való képességét éppen az a tény igazolja, hogy a *nehéz időkben* mindig ki tudta termelni magából azokat a férfiakat, akik méltó vezetői voltak.

Nem kell messze mennünk állításunk igazolására, elég ha Főméltóságú Kormányzó Urunkra hivatkozunk, aki akkor állott az ország kormányrúdjához, amikor még a legoptimistább lelkek is elvesztették az ország feltámadásába vetett hitüket. De a szegedi gondolat erőre kapott és *vitéz nagybányai Horthy Miklós*, az otrantói hős, megmutatta, hogy az elemek viharánál nagyobb veszedelemből is ki tudja vezetni az ország hajóját.

És Magyarország az ő kormányzóságának húsz esztendeje alatt olyan fejlődésen ment keresztül, újra olyan magasba jutott, amit méltán csodálhat meg mindenki.

Nagy apa gyermekének lenni, nehéz dolog.

Mert a nagyság kötelez és a fiútól is olyan tetteket vár mindenki, mint amilyeneket édesatyja vitt véghez.

Érthető tehát az a kíváncsiság, amellyel az egész ország figyelte *vitéz nagybányai Horthy István* életútját. Mindenki arra gondolt, vajjon méltó lesz-e édesapjához? És mindenki kritikus szemmel kísérte minden lépését, minden tettét. S valamennyien igaz szívből megsirattuk hősi áldozatát.

*

Amikor az ország megválasztotta kormányzóhelyettesnek, mindenki elismerte, hogy kiváló szakember, aki jól érti hivatását, kedvességéről és egyszerű, közvetlen modoráról mindenki beszélt, aki csak egyszer is közelébe került. Mint bátor és merész repülőt is ismerték sokan, különösen bajtársai, akikkel együtt szolgált a hadsereg kötelékében. Mint kiváló sportember őszinte



csodálatot szerzett magának emlékezetes indiai útjával.

De mindez csak mint »civil« volt ismeretes, viszont ma, amikor a nemzet élet-halál harcát vívja a szovjet óriással, joggal felmerült a kérdés, milyen *katona* Horthy István, követni tudja-e édesapját a hadidicsőségben is, méltó lesz-e nemcsak Magyarország újjáépítőjéhez, de az otrantói hőshöz is?

Nos, mi, akik itt élünk közvetlen közelében, nap mint nap látjuk, mint indul bevetésekre, csak azt mondhatjuk, méltó édesapjához katonai téren is...

Ezek előrebocsátása után, rátérünk legutóbbi bevetésének és légigyőzelmének elmondásához. Pusztán a tényeket írjuk meg, hiszen a tények mindennél többet mondanak.

A főméltóságú kormányzóhelyettes úr parancsot kapott, hogy *géppárral* kísérje az egyik közelfelderítőgépet, amely az ellenséges arcvonal egy elég hosszú szakaszát fényképezi le és figyeli meg. A vadászgéppár indult előbb, mert a közelfelderítő század repülőtere természetszerűleg közelebb fekszik az arcvonalhoz. Mikor a kormányzóhelyettes úr és a másik vadász a közelfelderítő repülőtér fölé ért, a közelfelderítő gép is a levegőbe emelkedett. Együtt haladtak egészen az ellenséges állásokig. A két Héja állandóan a Heinkel 46-os felett és előtt körözött, hogy biztosítsák a felderítőgépet az ellenséges vadásztámadással szemben.

A felderítőgép megfigyelőtisztje nagyszerűen végre is hajtotta feladatát és már éppen vissza akartak fordulni, amikor észrevették, hogy nagyobb ellenséges kötelék közeledik feléjük. Azonnal megfordultak és visszafelé vették az irányukat. A gép vezetője és megfigyelője állandóan a két magyar vadászgépet nézte. Az ellenséges kötelék olyan túlerőben volt, hogy egyáltalán nagyon kétségesnek tűnt, meg tudnak-e menekülni, ők és a két vadászgép? Megkísérelték megállapítani az ellenséges kötelék számát. Minden kétségen kívül megolvasták, hogy két bombázószázad halad észak-déli irányban és a bombázókat ugyancsak két század szovjet vadász kíséri. Összesen tehát *harminchat ellenséges gép* volt a levegőben.

A két vadász azonban nemhogy megfordult, hanem, élén a kormányzóhelyettes úrral, egyenesen rátámadt a szovjet gépekre.

Olyan vakmerőség volt ez, amihez fogható elképzelni is nehéz. Tizennyolcszoros túlerővel szembeszállani, még magyar virtusnak is sok...

De Horthy István főhadnagy támadott.

Gépével az ellenséges kötelék után húzott, oldalt fordult, mert a szovjet bombázók éppen akkor oldották bombáikat és keletnek vették az irányt. Ahogy a kormányzóhelyettes úr az első Ratát oldalbakapta, azonnal lőni is kezdte. A gép fehér füstöt eresztve, sebességéből vesztve, lefelé kezdett szállani. Közben a szovjet vadászalakulatból kivált egy másik gép és lőtte a magyar Héját. A kormányzóhelyettes úr géppárja megfordult és indult visszafelé. Horthy főhadnagy még újra a Ratákra csapott. Azok már oszladozóban voltak. A szovjet bombázók teljes sebességgel menekültek kelet felé, a Raták is szerteszéjjel szóródva menekültek.

Horthy István gépe is találatot kapott.

Visszafordult tehát ő is és elérte a repülőteret.

Ahogy leszállt, megolvasták a gépen a találatokat. Három lövés érte a gépet, közülök egyik a légcsavart találta el.

*

Igy zajlott le a kormányzóhelyettes úr első légigyőzelme.

Az a tény pedig, hogy ilyen túlerővel szembe mert szállani, mindennél jobban bizonyítja, hogy benne is élt édesapja harcos bátorsága.

Az ország büszke lehet vitéz Horthy Istvánra és hősi emlékére...!

A VOLT OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA REPÜLŐCSAPATAINAK ELSŐ PARANCSNOKA 75 ÉVES

Az 1912-ik év tavaszán elsőízben vonultak be nagyobb számban a monarchia minden tájáról fiatal hadnagyok és főhadnagyok Wiener-Neustadtba, hogy a repülés művészetét elsajátítsák. Az egyes kiképzőcsoportok 150 merevítő huzallal ellátott »Etrich«-ei, fél vagy teljes gázzal gurultak és száguldottak a földön vagy végezték első ugrásaikat, míg egyik-másik csoport előrehaladottabb növendékei már fordulógyakorlatokat repültek egyedül-repülésben. Akkoriban ugyanis a kétkormányos rendszer még ismeretlen volt.

Néhány héttel később megjelent *Uzelac* Milán alezredes, a repülőcsapatok újonnan kinevezett parancsnoka, aki Hinterstoisser századost, a »ballonistát« váltotta le. Uzelac azonnal megkezdette saját kiképeztetését. A nemzetközi pilótavizsgán hamarosan átesve, nemsokára végrehajtotta a »Wiener-Neustadt—Fischamend—Neunkirchen und retour« 100 km-es távrepülést, amelynek eredményeként mellére tűzhette a babérkoszorúövezte koronás sast ábrázoló tábori pilótajelvényt.

Amíg mi első repülők gondtalanul jártuk a Lohner A, B és C gépekkel a felhőket, addig Uzelac alezredesnek az a könnyűnek nem nevezhető feladat jutott osztályrészül, hogy a volt cs. és kir. hadvezetőség ismert fukarsága ellenére lerakja a katonai repülés szilárd alapjait s minden követelményeknek megfelelő légierőt fejlesszen ki. Feladatát fényesen oldotta meg. A háború kezdetén mindössze néhány pilótánk s egy pár kezdetleges gépünk volt, ebből a lényegtelen állományból olyan imponzáns légihaderőt alkotott, amelyre nemcsak akkor, hanem később is büszkék lehettünk! Az Uzelac alezredes által lefektetett alapból fejlődött ki a német birodalom mai hatalmas légiereje, amely minden feladatot megold és háborúk sorsát dönti el.

General der Flieger Uzelac Milan személyes bátorságban mindnyájunk előtt példaképül állott. Az AOK (Armee-Oberkommando) ellenség fölötti repülésektől eltiltotta, így alig tudta kivárni, hogy szemléi alatt egy-egy »snájdig« megfigyelővel berepülhessen az ellenséges vonalak mögé.

De Uzelac ezredes és később tábornok, mint a repülőcsapatok parancsnoka is mindenkor a helyzet magaslatán állott! Az »Ő« 75-ik születési évfordulóját ünnepeltük most Zágrábban. Jelen voltak igen nagy számban a német, a volt osztrák s a horvát légierők régi repülőin kívül magyar részről: vitéz Háry László ezredes, bethlenfalvi Pál Andor őrnagy és alulírott. Mi hárman a F. W. 58. géppel augusztus 21-én 8 óra 30 perckor indultunk Budaörsről és pontban 10 órakor értünk földet a zágrábi repülőtéren. A horvátok szép fővárosában a legbarátibb vendéglátásban és legszívélyesebb fogadtatásban volt részünk. A társasebédeken és vacsorákon igen sok »békebeli« és háborús esemény emlékeit elevenítettük fel. Ilyen volt az 1912-es évi Maros melletti nagy őszi gyakorlat Magyarországon, amelyen már mindegyik félnek volt egy-egy hat gépből álló repülőszázada. Uzelac egy nappal hamarább lerepült a helyszínre és este a következő sürgöny érkezett Neustadtba: »Bei Mezőhegyes *glatt* gelandet, sendet Rumpf- und Flügelwagen!« (Mezőhegyes mellett *simán* leszálltam, küldjétek a törzs- és szárnykocsit!) A leszállás nyomán ugyanis már a maradékokat lehetett összeszedni!

A következő évben az asperni repülőverseny alatt Fischamendből jövet 9 géppel ünnepi felvonulás volt Őfelsége előtt: libasorban repültünk egymás mögött s az élen Uzelac haladt. A császár-pavillon előtt rövid »Sturz-Gleitflug«-gal (meredek siklórepüléssel) tiszteletgtünk a Legfelsőbb Hadúr előtt; a parancsnok pedig leszállt az asperni repülőtéren, hogy Őfelségénél jelentkezzék. Sajnos, ez a leszállás is olyan sima volt, mint az előzőévi mezőhegyesi.

Augusztus 22-én a horvát légierők parancsnoka, Kren tábornok fogadta a külföldi repülőket, akiknek emlékül az aranyozott horvát pilótajelvényt adományozta. Ezután Höhnelt német repülőtábornok tartott általános érdeklődéstől kísért előadást a mostani világháború jelen- és jövőbeli alakulásáról. Délben Kvaternik tábornagynál tisztelegtek az »öreg sasok«, este pedig Uzelac Milan tiszteletére díszvacsora volt.

Az első felköszöntőt a volt osztrák-magyar monarchia repülőcsapatainak első parancsnokára Navratil horvát repülőezredes tartotta, a horvát állam bukaresti légiattaséja, utána Jaromir von Diakow német repülőezredes lendületes szavakkal, magasszárnyalású felköszöntőt mondott, amelyben a volt monarchia repülőinek hősiességét, bravúros kötelességteljesítését és mindenre kész elszántságát emelte ki. Az élen mindenkor Uzelac Milan állott s a monarchia bátor repülői lelkesedéssel követték örökifjú parancsnokukat.

Itt említem meg, hogy Diakow ezredes a volt monarchia repülőinek 1914-ik évi teljesítményeit egy könyvsorozatban méltatja, amelynek — már megjelent — első kötetében az »általános német megítéléssel« szemben, az osztrák-magyar repülők eredményes teljesítményeit ecseteli.

A felköszöntő beszédekre válaszolva Uzelac tábornok a 25—30 évvel ezelőtti repülést az »aviatika hőskorá«-nak nevezte és elmondta, hogy azzal a hiedelemmel szemben, miszerint gépeink már akkor 5—6-szoros biztonsággal rendelkeztek, a több ízben keresztülvitt terhelési kísérletek azt mutatták, hogy már másfélszeres igénybevétel törésre ítélte az akkori gépeket.

A díszvacsorát Kvaternik tábornagy úr ünnepi beszéde tette emlékezetessé; a marsall a katonabecsületről, kötelességteljesítésről, a bajtársiasságról és az igazságról tartott mélyenszántó és szép előadást, amelyben meleg szavakkal emlékezett meg a magyar vezető katonai egyéniségekről és befejezésül néhai Gömbös Gyulát említette, aki a horvát szabadságmozgalomban őt hathatósan támogatta.

Az »öreg sasok« zágrábi találkozója a régi bajtársi szellem megnyilvánulása jegyében zajlott le; előfutára az »új Európa« szellemének, bajtársiasságának és összetartozandóságának.

Bernard Mátyás alezredes.

Folytatás a 20. oldalról.

születésnapja alkalmából a német lapok méltatják *Mackenthun* érdemeit a német repülés fejlesztése terén. 1910-ben lépett a légierők szolgálatába, mint egyike ama négy tisztnek, akik a porosz hadseregben a repülő szolgálatot bevezették. Döberitzben végezte első szárnypróbálgatásait kezdetleges repülőgépén, amelyen a 70 méteres magasság elérése még eseményszámba ment. A világháború alatt nyugaton harcolt, mint a 48. tábori repülőosztály parancsnoka.

A háború után az ő kezdeményezésére alakult meg a »Deutsche Luftreederei«, Németország egyik első légiforgalmi vállalata, amelynek ő lett az igazgatója.

Mackenthun alezredes ma a világháborúelőtti német repülők nesztora. 60 éves kora ellenére most is a légierők szolgálatában áll s ott felelősségteljes állást tölt be.

*

Kairó és Newyork között augusztus 24-én megnyílt a közvetlen légiforgalom. A repülőgépek három és fél nap alatt teszik meg az utat.

*

Légiforgalom Európa és Dél-Amerika között. A háború kitörése előtti években németek, olaszok és franciák tartották fenn a légi összeköttetést Európa és Dél-Amerika között. Az olasz gépek még a háború elején is jártak egyes délamerikai államok között, amíg az Egyesült Államok nyomására akadályt nem gördítettek az olasz vállalat délamerikai légiforgalma elé.

A szünetelő légiforgalmat Európa és Dél-Amerika között most Spanyolország akarja újból helyreállítani.

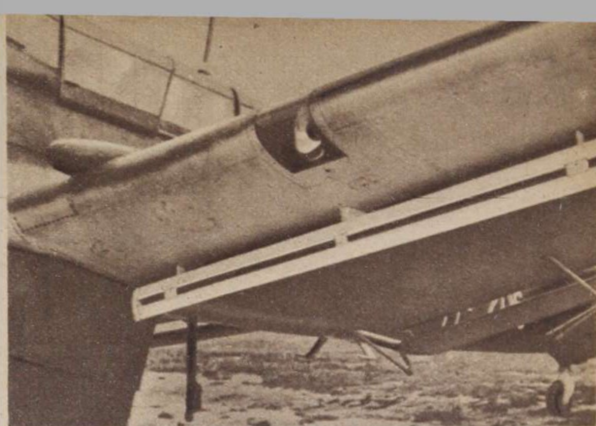
*

Az amerikai légiforgalmi vállalatok a rendszeres légijáratokon kívül külön járatokat nem végezhetnek és ilyen megbízásokat nem fogadhatnak el.

Bemutatjuk a német zuhanó bombázó,

a Junkers Ju. 87. önműködő zuhanásfékező- és felvevőkészülékét

A Magyar Szárnyak kizárólagos hivatalos tudósítása



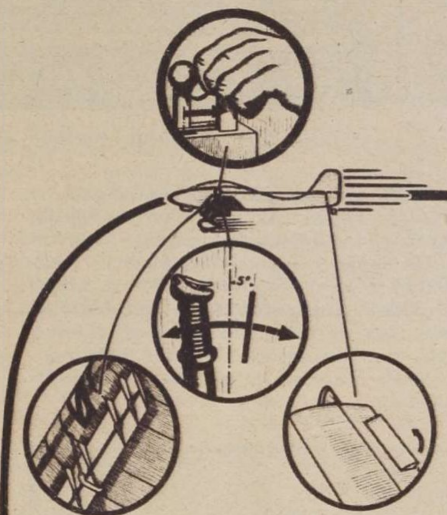
Nem akarja ez a cikk csökkenteni a német zuhanóbombázó pilóták érdemeit. De arra mindenesetre rámutat, hogy a mérnök tervező munkája hogyan segítheti hatékonyan a repülőt abban, hogy feladatát tökéletesen oldhassa meg.

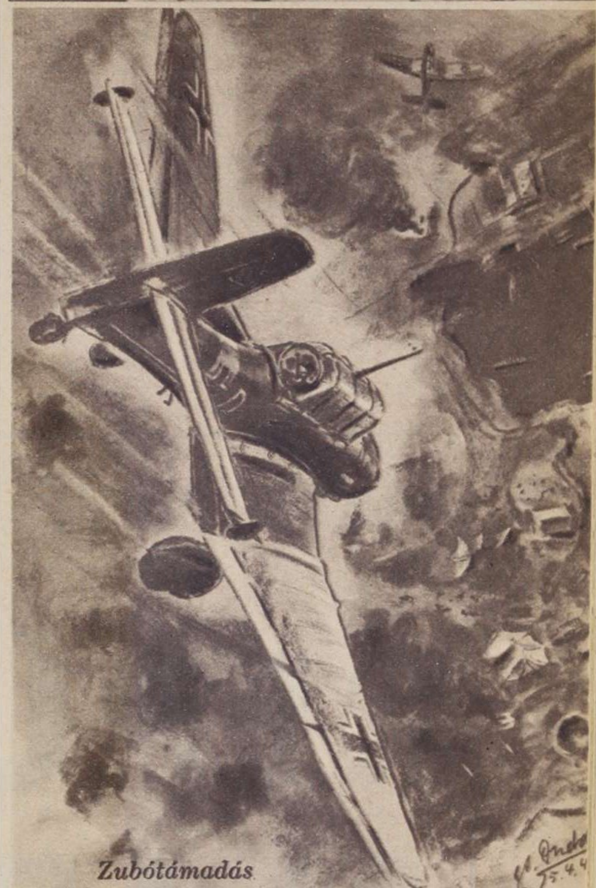
A zuhanószárnyfék megkönnyíti a pilóta számára a cél megközelítését és ezzel a találati valószínűséget növeli.

A Ju. 87. zuhanószárnyfékei a szárny alsó, nyomott felülete alatt vannak. Ezek közvetlenül a zuhanórepülés megkezdése előtt lépnek olaj-hidraulikus úton működésbe. A pilóta a szárnyfék állásáról piros jelzőcsapok által szerezhet tudomást: lecsapott zuhanószárnyféket jeleznek a szárnyból előtűnő jelzőcsapok. Ezek a szárnyfékkel önműködően működnek.

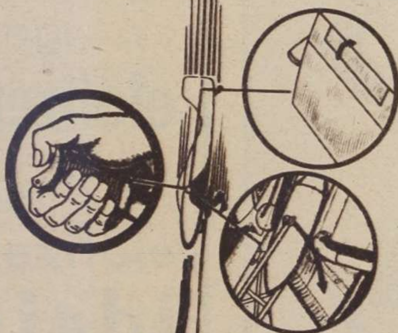
A szárnyféket egy emeltyűvel hozzuk zuhanási helyzetbe, az emeltyű egy tolattyún keresztül olajnyomással működteti a féklapokat. A bevonási művelet ennek fordítottja.

A szárnyfék lecsapásával egyidejűleg az önműködő felvevőberendezés beállít



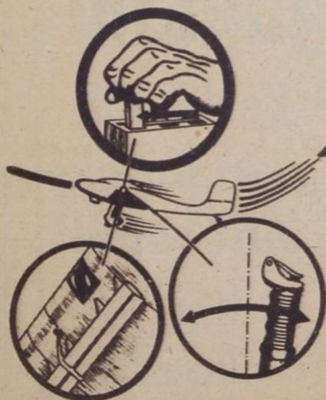


Zubótámadás





Hullik a bomba



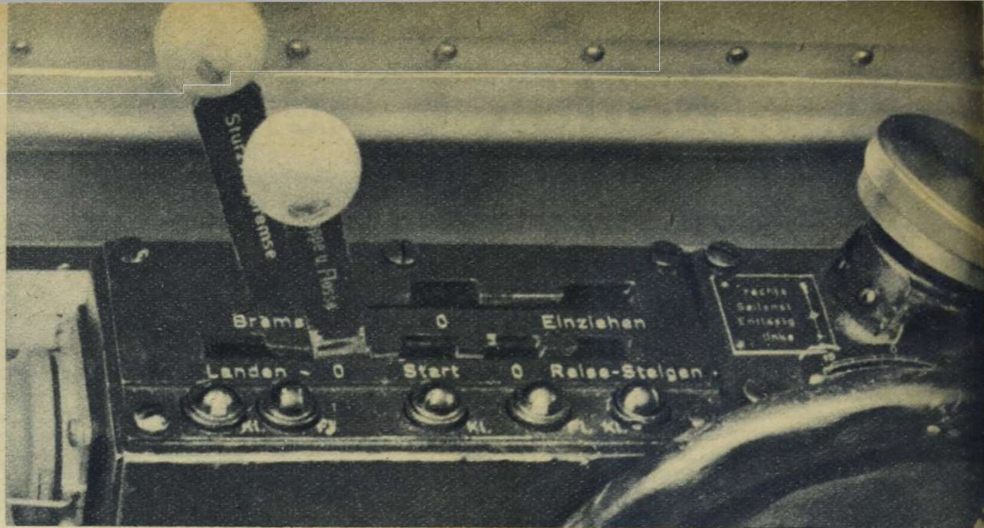
egy, a jobb magassági kormányon levő segédlapot (trimmelő lapocskát), ezzel a gép fejnehézzé válva, zuhanásba megy át. A bomba kioldása után a segédlapot az automata rendes helyzetébe állítja vissza, ezzel a gép faroknehézzé válik s így a felvétel meg van könnyítve.

Ezzel egyidejűleg az automata meggátolja, hogy zuhanás közben a magassági kormánnyal túlságosan nagy mozdulatot végezhessen a gép vezetője. A kormánybot csupán 5 fokos elfordulást végezhet, ezzel a gépet nem lehet túlságosan meghúzni. Ismeretes, hogy a zuhanásból való felvétel közben fellépő hatalmas gyorsulás nagysága a felvételi sugártól függ, ezért az automata a felvételi sugárt megfelelően nagynak választja. Az automata kormánygátlót — végszükség esetén — 30 kg-os kormányhuzóerővel le lehet győzni.

Ha a féklap nullhelyzetben van, akkor semmiféle automata nem hozható működésbe, ekképp is őrizve a gép biztonságát.

A zuhanótámadás végrehajtása ezek szerint a következőképp megy, amint ezt ábránk is mutatja: a pilóta visszaveszi a gázt, zárja a radiátor hűtőlapjait és a légcsavart nagy emelkedésre állítja be. A zuhanószárnyfék emeltyűjét hátrahúzza. Erre az önműködő berendezés bekapcsolja a kormánygátlót, beállítja a segédkormánylapot és lecsapja a féklapot. A gép meredek zuhanásba megy át. A kormánybot rendes helyzetben van. A kellő, megadott pillanatban a pilóta megnyomja a bomba kioldógombját a kotkormányon. Az automata erre kioldja a bombát és visszaállítja a segédkormányt. A farok-nehéz gép így a gátló által megengedett gyenge húzással is felvetődik, megfelelően szelídsugarú körön.

Mikor a gép vízszintes helyzetben van, tehát a felvétel befejeződött, a pilóta ismét előre tolja a zuhanószárnyfék emeltyűjét. Erre az automata behúzza a féklapot és egyben kioldja a kormánygátlót is, tehát a gép mozgásában ismét nincsen korlátozva.



A baloldali nagyobb emeltyű hozza működésbe az automatát

Ezzel az önműködő berendezéssel a pilótát éppen akkor tehermentesítik, amikor a zuhanás befejeztével a gyorsulás éppen a legnagyobb élettani megterhelést idézi elő, tehát mikor a pilóta erejének csak csökkentve van birtokában. Igy az automata végzi el a felvételt, a pilóta egyéni állapota nem befolyásolja károsan a gép harci teljesítményét.

A szerkezet tökéletesítésében a jelenkor egyik legnagyobb repülőjének, Udet vezérezredesnek is nagy része van, egyike élete legjelentősebb eredményeinek, hogy megteremtette ezt a szerkezetet. Ez a kis automata pedig nagyban hozzájárult ahhoz, hogy a német légierő valóban elérhette átütő sikereit bárhol és bármilyen ellenféllel szemben.

Nagy Ernő

Éjjel Budapest felett

Fővárosunk éjszakai madártávlatból az elsötétítés előtt

A nyugati horizont még bíborvörösben lángol, mikor a hatalmas »Éji-Sas« megszabadul nyűgözőitől. A mélyre hatolt földfúrók az erős férfikarok feszítése nyomán hamar kicsavarodnak a talajból s a fémmadár szárnyai lerázzák magukról földhöz rögzítő, vastag köteleiket. A géptakarók pillanatok alatt lehullanak a motorházakról, az orrészről és a feketén ásító lövésztoronyról. A csűrőrögzítők csikorogva engedelmeskednek; felszabadulnak a kormányszervek is. Szerelő mászik a gépbe, bekapcsolja az áramkört. A gépmadár ébredezni kezd: az üzemanyagmérő teljes töltést, az elektromos hőmérő + 24 C-fokot mutat. Bár a földön meleg nyáreste van, megfogadtuk százados-pilótánk parancsát és alaposan felöltözködtünk. Meleg teveszőrbéléses bőr-overall van rajtunk, alatta báránybőrbekecs, lábunkon gumicsizma. Most ugyan itt a földön kellemetlen és nehéz mozogni ebben az öltözékben, de 5000 méteres magasságban talán még fázni is fogunk az ott uralkodó hideg miatt.

A segédszerelők levegőpalackot gurítanak a jobbmotorhoz, miközben az egyik elkiáltja magát a repülőtér felé:

— János bá'!... hajtsa le a birkákat, repülés lesz!

A két puli munkába áll s az eddig békésen legelésző juhnyáj kolompjainak hangja gyorsan távolodik a szélek felé.

Motorindítás előtt még kipróbáljuk a gép világítóberendezéseit, a helyzetlámpákat és a fényszórót. Minden rendben.

— Jobbmotor bekapcsolva! — kiáltja az indító szerelő a pilótaülésből.

— Megy a levegő! — felelnek rá lentről.

Sziszegve tör a sűrített levegő az elosztón keresztül a hengerekbe. A légcsavar idegesen átfordul egyszer-kétszer, majd hangos robajjal beugrik a motor. Két perc mulva már mindkét motor jár és összhangba hozott dörejük felveri a koraéjszaka csendjét. Az olaj gyorsan melegszik; pár perc alatt eléri a 30 fokot: jöhet a motorpróba. Előbb a jobb-, majd a balmotor fordulatszámát fokozzuk fel 1600/min. fordulatra. A kipuffogócsőből lilavörös lángok törnek elő, tüzes nyelvükkel végignyaldosva a fémszárny alsó részét. Apró szikrák pattannak az éjszakába.

Míg mi a motorpróbával vagyunk elfoglalva, pilótánk a repülőtérvilágítás próbáját kéri. Sorba kigyulnak a repülőtér sarkain felállított többszázezer gyertyafényerejű fényvetők, majd a közeli hegyek vörös akadályfényei villannak fel. A szegélyvilágítás, valamint az épületek piros jelzőfényei szintén jól működnek. Az idő kedvező, az ég felhőtlen, minden tökéletes rendben; nyugodtan indulhatunk hát utunkra a holdfényes éjszakába.

Erős nyugati talajszelünk van, felszállási irányunk 270 fok.

Alig válunk el a talajtól, üzembehelyezem a rádiót s bejelentkezem a földi rádióállomásnak.

Két perc sem telt még el indulásunk óta, gépünk már Csepel felett úszik. Pilótám hátraszól:

— A csepeli repülőtér ki van világítva. Kérdezd meg: milyen repülés van tőlük!?

Hívom Csepelt, de hiába, mert rádióállomásuk nem dolgozik. A budaörsi távirászt kérem hát meg, hogy telefonon keresztül érdeklődjön náluk: miért világítanak?

Rövid várakozás után megjön a válasz:

»Csepelről három kis gép levegőben. Iskolaköröket repülnek és leszállást gyakorolnak. Földrajzi helyük kizárólag csak a csepeli légtér.«

Megköszönöm a közvetítést s a közleményt előreadom a pilótának.

— Mond nekik, hogy 2000 méteren repülünk, ők ne jöjjenek fel ebbe a magasságba!

A távirat leadása után kimeresztett szemekkel figyelem most már én is a csepeli légteret. Nem sokat láthatunk, mert kigyulnak a légvédelmi tüzérek első fényszórói és vakító fénycsávájuk máris körülölelnek bennünket. Magasságunk 2000 méter. Motorjaink zúgását a fülelőkészülékek ebből a magasságból igen jól hallják; így a fények könnyen megtalálnak minket. Egy ideig kivilágítva szeljük a levegőtenger végtelenjét, majd rövid ideig tartó kísérés után egymásután kialszanak a a fénysugarak.

Már nem kell összeütközéstől tartanunk, mert Kispest felett járunk. Gyorsan emelkedünk, magasságmérőnk most 3000 métert mutat. A tüzérek ma szokatlanul keveset dolgoznak, meg is kérdezzük: miért? A válasz szerint a fények keresést gyakorolnak és csak addig adják a »díszkivilágítást, míg meg nem találnak minket.

A második kört már 5000 méteres magasságban írjuk a főváros felett. Mellünkből a gőzsugárként előtörő leheletet a huzat rögtön foszlányokra tépi szét. Csodálkozom, hogy még nem érzem a hideget, holott szemem a hőmérőről —15 fokot olvas le. Ruhám belső része még nem hült át, csak a fémtárgyak, melyekhez hozzáérek, fagyosak. Felhúzom bélelt bőrkesztyűmet, így billentyűzöm tovább. A tüzérek fényszórósai most nagyon kevés eredménnyel próbálkoznak keresésünkkel. Mögöttünk és előttünk ostromolják az eget, míg végül megunva a sikertelenséget, minden fényt kioltanak. Már éppen érdeklődni akarunk a fények leállítása miatt, mikor táviratot kapunk az éjszakai gyakorlat légvédelmi parancsnokságától:

— Az erős talajszél miatt a fülelők nem hallják a motorzajt. Repüljenek 2000 méteren!

Pilótám bólint és megnyomja a kormányt; gépünk gyors süllyedésbe megy át. A variométer foszforeszkáló mutatója 5 m/s-on vibrál. Érezhetően melegszik körülöttünk a levegő. 2000 méteren 0 fok C a hőmérséklet, ami kimondottan kellemes a —15 fokhoz viszonyítva. Ebből a magasságból a főváros sziporkázó csillagfényes éjszakai szépségeit is jobban láthatjuk. Telihold van. Aranytányérja meg-megcsillan a Duna fodros vizén, sárgára festve a széles folyam testét. Úgy tűnik, mintha olvasztott arany hömpölyögne dél felé. Csodásan szép látvány. Az élet, a mai élet egy nagy jelenete játszódik le a leghatalmasabb szabadtéri színpadon, a legtökéletesebb és egyben legtündéribb díszletekkel. Tucatnyi hatalmas fényszóró szolgáltatja a megvilágítást természetfeletti színpompával. Keleten, velünk egy magasságban sztrátusz felhő húzódik tejóceánként. A nyugati látóhatáron sötét kumulonimbuszok tornyosulnak. Villámlik is néha, ami erősen zavar a rádiózásban. A földi állomás is panaszkodik a rossz vételi lehetőség miatt. Közleményeinket ismételve kell adnunk, hogy fel tudjuk venni a morsejelek villámrecsegéssel tarkított gyors staccatóját.

Elhúzunk a Margitsziget felett. A sportuszodában verseny lehetett, mert még égnek a fények, s a nyitott vízmedence smaragd tükörként csillog alattunk a mélyben. A Hungária-park teljes üzemmel dolgozik. Jelenleg ez a hely a legfényesebb pontja a csökkentett világítású éjszakai fővárosunknak. A leghosszabb pesti út, az Üllői-út végén fordulunk északnyugatnak. A hét híd élesen szaggatja részekre a sötét, néhol a hold által sárgára festett Duna testét. A második nagyobb csillogó látványosság Budán van, s ez az újonnan átalakított Széll Kálmán-tér. Világító háromszögként hat szemünkbe ez a terület.

Az ember nem képes pillanatok alatt annyi élményt felfogni és megőrizni, amennyi egy-egy éjszakai repülés alatt jelentkezik. Rövid pillanatoknál sokkal több időm pedig nincs a szemlélődésre, mert máris újra dolgoznom kell. A nyugati villámlás egyre erősödik, ezért most már pilótám figyelmét is felhívom. Parancsot kapok tőle:

»Kérdezd meg, van-e kilátás zivatarra?!«

Nyomban érdeklődni akarok, ujjam már a billentyűn van, mikor hallom, hogy a gonió hív engem:

TTT de HAM=G32 QAC...QAC... vihar jön... QAC et QAL HAM +

A távirat szerint azonnal vissza kell térnünk a repülőtérre és le kell szállnunk, mert nyugatról vihar kerekedik.

Gyors siklásba fogunk, majd a Citadella felett szerelőnk a lövésztoronyból kilő 2 zöldszínű jelzőrakétát, jelezve a tüzéreknek, hogy a gyakorlatot befejeztük és leszállunk. Az iránymérőtől irányfényt, akadály és repülőtérvilágítást kérek, majd közlöm, hogy visszatérünk a repülőtérre. Talajszelet, légnyomást, valamint leszállási irányt kapok gyors egymásutánban a földről. A magasságmérők beállítása után készülünk landolni. Kicsit magasan jövünk be a tér fölé, de pilótánk ügyesen csúsztat jobbra-balra, úgy, hogy a repülőtér szélénél már megfelelő magasságban lebegünk. A siklás ideje alatt az iránymérő utolsó táviratát, mely elég nagy fontossággal bír.

»Leszállásnál óvatosan, a repülőtér szélén beragadási veszély a nagy esőzések

Folytatás a 26. oldalon.

ÉJJELI BOMBATÁMADÁS ALEXANDRIÁRA

Irta: MARIO SALCA,
az l'Ala d'Itala haditudósítója

Megjelent az l'Ala d'Italia 1942. évi 7. számában

Az X. repülőtérre újra ráhullott az éjszaka fekete leple. A hatalmas fényszórók vakító ragyogása pillanatok alatt kialudt és velük együtt a sötétségbe vesztek azok a színes fények is, amelyek a repülőtér szegélyét és a repülési akadályokat jelezték.

Az éjjeli bombázók indulásánál segédkező személyzet a hirtelen rászakadt sötétségben tapogatódzva indul sátrai és barakjai felé, hogy félbemaradt alvását folytassa. Rövid »buona notte«-k hangzanak az útelágazásoknál. Az egyik sátor tábori ágyán megfordul valaki és dörmögve kérdezi a belépőtől:

— Jól ment minden?

— Minden rendben! — hangzott a lakonikus válasz és a következő pillanatban már az újonnan érkezett is eltűnik a szúnyogháló alatt.

Hamarosan tökéletes csend lett úrrá mindenütt és a nyugalomba burkolódzott táborra békésen tekintett alá a fogyó hold karéja...

*

A repülőtér ügyeletes tisztje cigarettára gyujtott és bepréselte magát a tábori rádióállomás sátrának szűk nyílásán. Az üzemben lévő készülékekből halvány fény derengett elő, elegendő azonban arra, hogy a homályt elviselhetővé tegye. A készülékek mindegyike előtt egy-egy rádiótávirász ült fejhallgatóval a fején és ügyes, gyors mozdulatokkal igyekezett az érintkezést felvenni a hozzáutalt repülőgépekkel.

Cikázó Morse-jelzések, zenefoszlányok, majd a legkülönfélébb nyelveken elmondott szavak rezegtek át a fejhallgatón a finom hangoló-gomb könnyed elforgatására. A rádiótávirász azonban ügyesen szűrte át ezt a kaotikus hangzavart, a körosztás egyik pontjánál megállt, a készülék többi gombjait utánaigazította s máris új, erős hang, az előzöktől lényegesen különböző, vált hallhatóvá. Olyan volt, mint a tücsök cirpelése: hosszú és rövid jelzések váltogatták egymást és a rádiótávirász buzgón jegyezni kezdett az előtte lévő »levelezőkönyv«-be. Az éji útján lévő gépmadár szólt hozzá.

Amint megszüntek a jelzések, a rádiótávirász hátrafordult az ügyeletes tiszthez és jelentette:

— Az érintkezést felvettem, minden rendben van.

S máris visszafordult a készülékéhez, hogy tovább várja a délfelé repülő bajtársának a közléseit.

Az éjszaka langyos volt. Az ügyeletes tiszt szabadba vitte fekvőszékét és elnyujtózkodva benne, szabadjára engedte gondolatait. Néhány óra mulva az egyiptomi Alexandriában megszólalnak a légvédelmi szirénák. A fényszórók vakító fénykötegei belehasítanak az éjszaka fekete burkába és igyekeznek elkapni a vállalkozásban résztvevő bajtársait. Azok pedig mit sem törődve a körülöttük kivirágzó robbanófelhőkkel, rárepülnek a kitűzött céljaikra, ledobják bombáikat s visszafelé veszik útjukat, amely megint párszáz kilométert tesz ki a nyilt tenger felett. Már hasadni fog a hajnal, amikor megpillantják a honi partokat és ez a fáradt pilótáknak úgy fog feltünni, mint üdítő ajándék az út többórás, idegsorvasztó egyhangúsága után. Az ügyeletes tiszt visszaemlékezett azokra a támadásokra, amelyekben ő is résztvett Alexandria ellen s most az eléje tornyosuló emlékekből igyekezett elképzelni a jelenlegi vállalkozás lefolyását.

S az emlékek egyre jobban gyülnek. Úgy erősödnek, mint a partról visszaverődő hullámok és oly élénken jelennek meg előtte, mintha csak filmen látná őket. Már tízszer is végigélte képzeletében a ma éjszakai bombázást, amikor valami talán tudatalatti érzés, durván kiragadta őt a képzelet színes világából és a valóságra ébresztette. Felpattant a heverőről és a rádióállomáshoz sietett.

— Mi ujság?

— Semmi!

Az idő ólomlábakon jár. Hogy gyorsabban múljék, belépett a tisztikaszinóba.

Teljesen elhagyatottan találta. Az egész napi fárasztó munka után senkinek sem volt kedve fennmaradni. Még a rádiókészülék is aludni látszott. Bekapcsolta: a hangszóró furcsa rajzú szövetén át édesdeden, andalítóan szűrődött át egy tangó érzéki dallama. Forgatott egyet a keresőn: egy szimfónia lélekbemarkoló akkordjai ütötték meg fülét. Ki tudja, melyik állomás sugározza ki? Szórakozottan kapcsolja ki a készüléket. Nem tud odafigyelni. Most, amikor a Földközi-tenger keleti medencéje felett sokkal komolyabb muzsika, a repülőgépek motorjainak búgása hangzik, ő is csak erre az egyenletes, de éppen ezért megnyugtató zöngésre tud gondolni, amely legelső feltétele minden repülő vállalkozásnak.

Karórájára pillant: két óra éjfél után. A bombázók már elérték Alexandriát. Félóra mulva meg is érkezett az első rádióüzenet, amely a feladat végrehajtását közölte. A kötelék első gépei már útban vannak hazafelé...

*

Hirtelen élet költözik az eddig álomba rejtőző repülőtérre. Erősödő motorzaj hallatszik: megérkezett az első gép az éjjeli vállalkozásból. A nap vérvörös korongja alig emelkedett még a látóhatár fölé.

Mindenki ébren van már és az indulási vonalra gyülekezik. Bár már mindannyian hozzáedződtek a háborúhoz, a repülő bevetésekkel együtt járó áldozatokhoz, most is féltő aggódással, szinte türelmetlenül várják a visszatérőket. Vajjon mindannyian visszaérkeznek-e?

A bombázógép ezalatt széles ívvel befordult a leszálló mezőbe és siklani kezdett. A földön állók gyakorlott szemmel figyelik mozdulatait és rögtön megmondják, mikor fojtotta teljesen a motorokat, mikor vette fel a gépet. Már a kilebegés közben van, amikor megérkezik a második bombázó, majd — szinte egyenlő időközben — a harmadik és a többi is. Minden újabb motorzúgásnál a földön várakozók szemei azonnal az érkezés irányába szegeződnek és mindenki gyors fejszámvetést végez. Már csak az utolsó hiányzik, a szabályos időköz is elmult már... Hol lehet? Talán letért az útvonalról, talán megsérült és a sebessége csökkent?... A türelmetlenség nőttön nő... Végre az ő törzse is megjelenik az égbolton és ezzel a lelkifeszültség feloldódik.

Leszállás után a gépek az indulási vonalra gurulnak, leállítják motorjaikat és személyzetük kissé mereven, szinte ügyetlenül mozogva a nehéz repülőruhában, kiszálláshoz készülődik. A törzs nyíló ajtaja körül azonnal embergyűrű képződik és kérdések özöne árad a fáradt, de mosolyra derült arcok felé. Mindenki természetesen tüstént tudni szeretné a repülés történetét, az esetleges kellemetlenségekkel, illetve drámai részletekkel együtt. S ha a gépszemélyzet nyugodtan rágyujt az oly régóta sóvárgott cigarettára, mintegy jelezvén, hogy aligha tud nagyon lényegeset mondani, a legkíváncsiabbak már ott is hagyják őket s az újabban érkező gép elé rohannak. Megszokott kép ez és talán egyik látható jele a másikért aggódó repülő bajtársiasságnak. Közben a visszatérők közlik észleleteiket, tapasztalataikat, amelyeket a feladat végrehajtása közben szereztek s amelyeknek tudása közérdek. Egyik gép mindig emelkedni akar, a másik húz balra, valaki új módszert fedezett fel, amelynek a révén — amennyiben még szó lehet róla — tökéletesebbé lehet tenni a célzást, hogyan lehet biztosan menekülni az ellenséges fényszóró sugárkévéjéből... stb. Leghálásabb hallgatóságuk és legnagyobb sikerük természetesen azoknak van, akik magát a bombázás végrehajtását és az okozott károkat teszik közkinccsé: »A mi bombasorozatunk telibe találta a raktárakat«. — »Eskü-

Folytatás a 25. oldalról.

miatt« — szól az utolsó másodpercekben adott közlemény, s ezért gépünket a pilóta a tér szélétől kissé beljebb teszi le. Simán érünk földet és a jól végzett munka után méltóságteljesen begurulunk a hangár elé. Másfélórás célrepülés után szerencsésen megérkeztünk.

»Köszönöm fiúk, minden rendben volt« — búcsúzik pilótánk.

A segédszerelők betolják a gépet a hangárba, mi pedig — a kísérő szerelő és én — még betérünk a kantinba, hogy egy pohár sör mellett visszaidézzük a repülés élményeit.

Az elhagyatott hangárra mély csend borul, csak az őr elhaló lépteit verik vissza álmosan a magas hangárfalak:

»Kip-kop... kip-kop...«

»Jó éj-sza-kát!«

A fáradt »Éji-Sas« pihenni tért alvó társai között.

Urbán Gábor
rep. tizedes.

szöm, hogy eltaláltam a móló mellett horgonyzó gőzöst«. — »Látad a fényárban úszó Abukirt?« — »Az ördögbe is, éjjeli vadászok támadtak ránk!« — »De nem tudtak elcsipni minket!« — »Nagyon szépek ezek a fényszórók, de az már nem felemelő érzés, amikor elfognak bennünket és nem eresztenek ki csápjaik közül!«

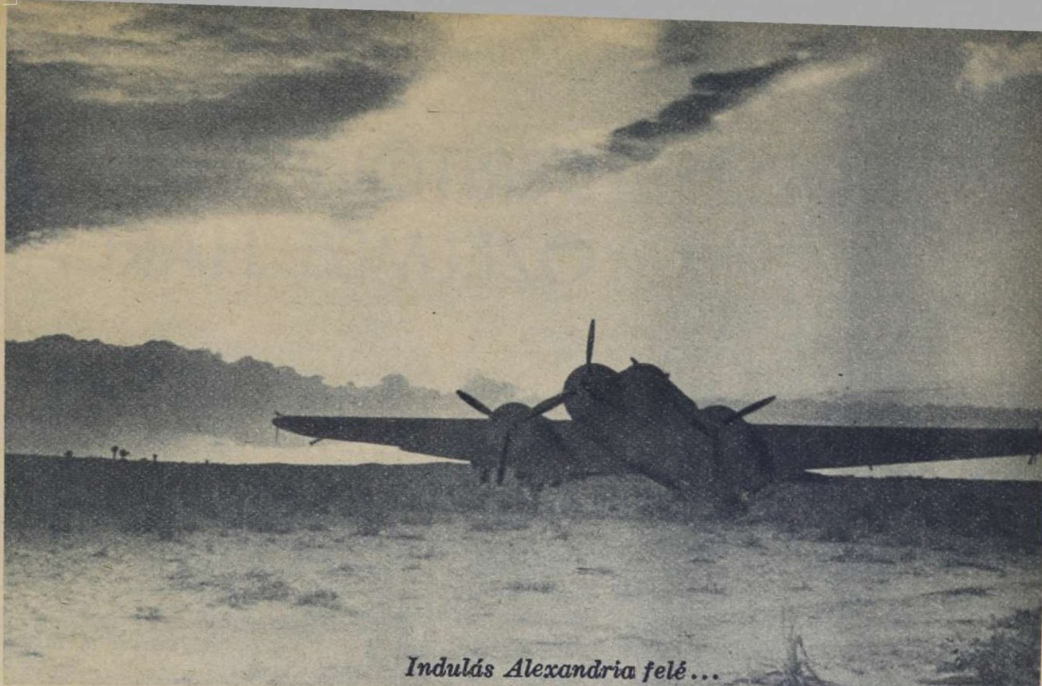
*

Ezek a rapszodikusan elejtett mondatok, bár hű tükörképei az egyes epizódoknak, természetesen csak egy-egy mozaikot adnak a nagy képhez. Pedig nekünk erre van szükségünk, mi az egész vállalkozás lefolyására, annak összefüggő történetére vagyunk kíváncsiak.

Nincs más mód, félre kell vonnunk a tömegből egy példát és az ő részletes előadásából majd csak kihámozzuk az események kerek egészét. Szerencsénk van: az elsőre az egyik századparancsnokkal akadunk össze, aki már számos ízben hajtott végre támadást a hírhedt angol hadikikötő ellen. Kötélnek áll és szárazon, tárgyilagosan, — mondhatom — hivatalos stílusban ismerteti a vállalkozást. Az alatt az idő alatt elmondja, mialatt a tiszti kaszinóhoz megyünk, ahol valami meleget szeretne nyelni. Előadása nyomán az embernek önkénytelenül az az érzése támad, hogy a legnehezebb vállalkozások története is beleilleszthető a hivatalos hadijelentések megszokott keretei közé.

— A repülés, úgy az előnyomulás, mint a visszatérés — kezdte el a százados — teljesen szabályszerűen folyt le. A cél fölött, legnagyobb meglepetésünkre, alig kaptunk légvédelmi tüzet. Ezzel szemben igen nagyszámú fényszóró kutatott bennünket s minthogy az abukiri repülőtér ki volt világítva, nem volt nehéz kitalálnunk, hogy éjjeli vadászokkal lesz dolgunk. Én ugyan nem kerültem érintkezésbe velük, de az a benyomásom, hogy néhány gépünket megtámadták. A vetés nem sikerülhetett volna jobban. Az előttem repülő raj bombái hatalmas tüzet gyujtottak és annak fénye kiváló támpontul szolgált az én sorozatomnak. Hatalmas robbanásokat figyeltem meg és bombáim nyomán második tűzfészek keletkezett. Az utánam következők vetései is jól ültek. Egy hajót biztosan, de valószínűleg többet is telibetaláltunk közepes és nehéz bombákkal. Hasonlóképpen találatokat értünk el a mólókon, a raktárakban és egyéb kikötői berendezésekben. Nagyobb eredményt nem is kívánhattunk volna. Mint mindig, úgy most is dícsérnem kell az egész résztvevő repülőszemélyzet higgadtságát és a helyzetet uralni tudó képességét... És most igyuk meg ezt a kávécskát!

Vele együtt belépünk a tiszti kaszinóvá és étkezdévé formált barakba. Már beletörődtünk, hogy nem hallunk újabb részleteket az éjjeli támadásról, amikor egy fiatal főhadnagyra terelődött figyelmünk, aki átszellemült szemekkel, élénk taglejtések között tartotta szóval a köréje gyűlt bajtársakat. Közelébe húzódtunk és nem győztük áldani szerencsénket. Ez a sovány, nyurga, csupatűz ifjú most repült először Alexandria fölé és őt támadták meg az angol éjjeli vadászok.


Indulás Alexandria felé...

»Kezdetben teljesen az az érzésem volt, hogy gyakorló repülést hajtok végre. Bár a gépem túl volt terhelve, a felszállás kitűnően sikerült és a tenger felett is hamarosan reátaláltam a helyes irányra, hála az éppen feljövő holdnak. Görcsösen tartottam az irányt, mert tudtam, hogy az út alatt egyetlen támpontom sem lesz. A levegő teljesen nyugodt volt, bár az időjelző szolgálat állandó, kismérvű oldalszelet jelzett.

Körülbelül egy órai repülés után fehéres csík tűnt fel előttem, amelyről hamarosan kiderült, hogy hatalmas rétegfelhő. Keresztül kellett törnöm rajta. Amikor belerepültem, az volt a benyomásom, mintha tejbe kerültem volna. Nem tartott sokáig és a hatalmas felhőréteg úgy terült szét alattam, mint egy mesebeli varázsszőnyeg. Többször repültem már éjszaka felhők felett, de sohasem láttam még ilyen nagyméretű és változatos felhőtakarót. Helyenként rések mutatkoztak rajta és ezeken keresztül a tenger fekete, feneketlen szakadéknak tűnt fel.

Bár ez a szép látvány igen feljelkesített és elfeledtette velem a repülés egyhangúságát, hovatovább aggódni kezdtem. Ha Alexandria felett is ilyen sűrű felhőréteget találunk, miképpen hajtjuk végre feladatunkat? Aggódásom azonban feleslegesnek bizonyult. A cél előtt ötven kilométerrel a felhők ritkulni kezdtek és végül teljesen eltűntek. Eddig csak néha és futólag jutott eszembe, hogy tulajdonképpen hadirepülést hajtok végre. Most azonban, hogy a cél közelébe értem, tagadhatatlanul némi izgalom vett rajtam erőt. Első ízben megyek éjjeli bombázásra és azt máris Alexandriára, az ellenség egyik legfontosabb és legvédettebb tengeri támaszpontja ellen intézem. Most már bevallom, hogy a támadás jónéhány részletére nem emlékszem, valószínűleg a lámpalázam miatt. Amint a nyugati kikötő — ez a legfontosabb része a támaszpontnak — fölé értünk, számos fénynyaláb hasított bele az éjszakába. A légvédelmi fényszórók léptek működésbe, legalább húsz darab és »dárdá«-ikkal átlyuggatták körülöttünk a levegőt, hol gyorsan ide-oda cikázva, hol pedig egy ponton megállva. Rárepültem a célra és zavartalanul céloztunk. Nagyon elcsodálkoztam, bár alapjában örültem neki, hogy nem kaptunk légvédelmi tüzet. Hirtelen, a parttól távolabb, kivilágított négyszöget vettem észre. A feladatra való előkészület közben jól megtanultam a terepet és így hamarosan felismertem benne az abukiri repülőteret. Nyisd ki a szemed, mondtam magamban, itt éjjeli vadászokkal lesz dolgunk. Megfigyelésemről a géppuskalövészeket is értesítettem. közben a gép könnyedén rázkódott egyet és ebből megtudtam, hogy a bombavető leeresztette »szeretetcsomag«-jainkat.

Feladatunkat végrehajtottuk és éppen nekifogtam, hogy ráforduljak a visszatérés útvonalára. Ebben a pillanatban az egyik fényszóró sugárkévéje elkapott. A vakító fény a nyílásokon át behatolt a gépem törzsébe és a sima felületekről visszaverődve, nappali világosságot árasztott szerteszét. Ez igen kellemetlen volt, mert szemünk órákon át hozzászokott a fogyó hold gyenge visszfényéhez s most teljesen el voltunk kápráztatva. Heves kormánymozdulatokkal igyekeztem a gépet kivezetni az áruló fénysávból, de csak néhány pillanatra sikerült. Most már több fényszóró csapott le rám. Egyszerre csak kattogni kezdett a felső géppuska, majd a jobboldali is. Vöröses dárdák suhantak el néhány méternyire a fejem felett és a távolban kialudtak. Ellenséges vadász támadt ránk, gondoltam egyet és zuhanórepülésbe vittem át a gépet. Amint felvettem, újra megszólaltak a géppuskák és ebből arra következtettem, hogy újabb ellenséges támadás van folyamatban. Ez alkalommal azonban már nem vettem észre az angol nyomjelző lövedékeit vagy nem lőtt a vadász, vagy pedig messze elkerültek bennünket a lövedékei. Fellélegzettem, annál is inkább, mert sikerült kijutnom a fényszórók bűvköréből és nekivágtam a tengernek.

Mintegy tízpercnyi zavartalan repülés után, túl minden veszélyen, hozzám jött a géppuskalövész és részint taglejtésekkel, részint rövid szavakkal értésemre adta, hogy az angol éjjeli vadász megtámadott bennünket, de a gépben

Folytatás a 28. oldalon.

KÖZELFELDERÍTŐINK GYŐZELMES HARCAI

A közelfelderítőknél nagy az öröm...

Alig múlik el nap, hogy légiharcba ne keverednének a szovjet vadászgépekkel, de mindig sikeresen »ússzák« meg a dolgot. Sőt, légigyőzelmet is arattak. Ami pedig nagy szó!... És így mindig nagy izgalommal várjuk a gépek hazatérését, hiszen mindig van izgalmas légikaland, hol Ratákkal akadnak össze, hol Martinokkal és mindig győztesen kerülnek ki a harcból.

Most is kint állunk a repülőtéren.

A századparancsnok és a megfigyelője voltak éppen bevetésen, már meg kellett volna érkezniök... Hiszen két órája, hogy elmentek... Minden percet számolunk már ilyenkor, hiszen a közelfelderítőgép hatósugara és üzemideje aránylag rövid... csak nem történt velük valami baj?...

Zúgás hallatszik a levegőben és a következő pillanatban az alacsony cserjés felett megvillan a gép.

Itt vannak, hazaértek, szerencsésen...

Izgalmas felderítésen a Don felett

Vitéz Trón százados vezette a gépet és *Szabó* zászlós volt a megfigyelőtiszt. Egymásután ugranak ki a Heinkel 46-osból.

A zászlós úr messziről kiáltja:

— Jó kis csetepaté volt... alig tudtunk haza keveredni...

Mindjárt közrefogjuk, hogy jobban halljuk az elbeszélését.

— Három Rata támadt ránk, — kezdi — alig hogy a feladatunkat befejeztük...

Várunk pár pillanatig, míg az első izgalmak lecsillapodnak, aztán mi kezdünk kérdezgetni:

— Először azt mondd el, mit láttatok a Donon?...

Ugyanis néhány nap óta az orosz erőszakos átkelésekkel kísérletezik, a felderítőknek ezeket az átkelő kísérleteket kell megfigyelniök...

— Egy helyen hidat vernek — mondja Szabó zászlós — és az egyik faluban erős kötelék gyülekezik...

Figyeljük a szavait, türelmetlenül.

— Megpakoltuk őket alaposan bombával, — mosolyog elégedetten — a tizenkét tízkilós éppen közéjük esett...

Valaki megkérdezi:

— No és hogy volt az a három Rata?...

A századparancsnok is odalép hozzánk. Az egyik százados mindjárt feléje fordul:

— Mondd, Zsiga, hol voltak a vadászaink?...

Vitéz Trón legyint:

— Már akkor talán haza is értek... Ugyanis éppen befejeztük a feladatot, amikor...

A zászlósra mutat:

— Majd Szabó elmondja, hogy történt...

Kilencperces légiharc az ellenség felett

Igy aztán megint a zászlós kerül az érdeklődés középpontjába.

Mesél is, folyamatosan:

— Éppen a feladatunk végén voltunk már, a vadászkíséret is levált tőlünk mikor egyszerre csak kilenc orosz bombázó húz el alattunk, vagy kétszáz méterre, északdéli irányban.

Csak annyi időm volt, hogy átszóltam rádión a századparancsnokomnak:

— Azt hiszem, ezekkel Raták is lesznek...

— Amikor már ránk is csapott három orosz vadászgép. Az első hátulról támadt és lőtt ránk, veszettül. A százados úr, szűk fordulattal tért ki előle, úgyhogy a Rata éppen mögöttünk zúgott el. A másik jobbról csapott ránk. Nagy sebességgel jött ez is. Remekül láttam a gépet és így csak előreszóltam a pilótának:

— Ujra szűk fordulót...

A százados úr értette a dolgot. Ugy vette a fordulót, hogy a Rata csak egy pillanatig tudott lőni bennünket, aztán elrohant mellettünk. Csak egy gondoltnyi ideig láttam a gépet és benne az orosz pilótát.

— Nem értem rá sokat gondolkodni...

Sorozatosan ismételték a Raták a támadást.

Mi igyekeztünk, hogy szembe tudjunk fordulni a támadóinkkal. És hogy egyre inkább közel jussunk a földhöz.

Az egyik Ratát éppen szembe kaptuk.

Lőttük, ahogy tudtuk.

Az is minket...

A százados úr egyetlen mozdulattal húzta meg a gépünket, hogy az összeütközést kikerüljük.

Tánc a gránátok szétrobbanó felhőiben...

Közben egyre lejjebb kerültünk.

A mi arcvonalunk fölé.

Ekkor azonban új veszedelem fenyegetett bennünket. Ugyanis a saját légvédelmünk lőtte az orosz bombázókat, ahogy alattunk húztak tovább, déli irányba...

Jobbról és balról robbantak a légvédelmi gépágyúk gránátjai. Most már nemcsak a Ratákat kellett kerülgetnünk, hanem a pamacsokat is...

Szerencsére akkorra már két Rata leszakadt rólunk és elhúzott a bombázókkal, dél felé.

Az utolsó Rata még mindig támadott.

Ekkor már egész közel voltunk a földhöz. Egy horhos látszott a dombhajlatban. Abba vette a pilótám az irányt...

Még arra emlékezem, hogy ott saját csapataink voltak, lovasok és bizony ijedten ugrottak széjjel, amikor megjelentünk felettük...

Az utolsó Rata is lemaradt.

Mi aztán megfordultunk és indultunk haza...

Alighogy a zászlós befejezi szavait, már szól is a telefon. A vadászok érdeklődnek, hogy nem volt-e valami baj hazafelé...

— Sajnálhatjátok, hogy annyira siettetek... A csemegéből ti is kaphattatok volna...

Folytatás a 27. oldalról.

semmi kárt sem okozott. Ugy az első, mint a második rácsapása alkalmával csak a levegőt lyuggatta. — És a bombavetés? — kérdem. — Kiválóan sikerült, főhadnagy úr — válaszolta. Telibe találtuk a mólókat. Ez az átkozott vadász nem hagyott időt nekünk, hogy a robbanások helyén keletkező tűzfészkeket megfigyeljük, de a bombáinkat soha jobban nem tudtuk volna elhelyezni.

Ezek után nem csoda, ha ez a hajnal a legszebb hajnalok egyike volt a részemre. Egyáltalában nem éreztem fáradtnak magamat és a nagy magasságban rámtörő üde levegő miatt időről-időre meg-megdörzsölgettem kezeimet. De talán nem is annyira a hideg, mint inkább a megelégedés miatt tettem?!«

*

Az olasz főhadiszállás közleményéből a következőket ragadjuk ki: »Repülőink az éj folyamán hatásosan bombázták az egyiptomi Alexandria kikötőjét. Találatokat értek el a kikötőben horgonyzó hajókon, mólókon és a raktárakban, heves robbanásokat és tüzeket okozva.«

A légierők hadműveleteinek súlypontjai

MCD. Mikor a tél legkeményebb időszaka folyamán a német légihaderő a keleti arcvonalon tevékenységét némiképp csökkentette, sok katonai szakíró hajlott arra a megállapításra, hogy ennek okát a német kötelékek gyengülésében vagy más arcvonalakra való eltolódásában keresse. Mégis, mihelyt a kegyetlen hideg néha hetekig tartó hóviharaival alábbhagyott, a német légihaderő kötelékeinek tevékenysége ismét fokozódott.

Az elmult két hónapban, mikor már kedvezőbb időjárási viszonyok uralkodtak az arcvonalon, a német kötelékek bevetésének száma megnövekedett és részben olyan méreteket öltött, amely eléri a mult nyár légi hadműveleteit. Ez különösen a szovjet nagy veszteségeiben jut kifejezésre. Már március hónapban 30%-kal több repülőgépet vesztett a vörös légihaderő, mint februárban. Azóta még fokozódott a német sikerek mértéke. Ma általában naponta 40, 50, sőt 60 szovjet repülőgép vész el. Ehhez még azt is meg kell jegyezni, hogy a szovjetgépek java légiharcban pusztult el, mégis ezenkívül aránylag sok vörös gépet pusztítanak el a földön is, ami bizonyíték arra vonatkozólag, hogy a német kötelékek támadólag lépnek fel, míg a szovjet inkább védekezésre van utalva. A német veszteségek az utóbbi időben aránylag igen alacsony színvonalon maradtak.

Sikeres éjjeli vadászat

MCD. A brit bombázóknak megszállt nyugati és német területek fölé végzett berepülései során az újabb támadásokban — német források szerint — erősen növekedtek a védelem sikerei. Míg a légiháború kezdetén a lelőtt gépek száma a támadók 2—4%-a volt, addig most ez a német jelentések szerinti adatokat véve, 16%-ot és még többet is elér. A sikerben nagy része van a német éjjeli vadászoknak. Noha a háború kezdetén csupán igen kevés tapasztalat állott rendelkezésre az éjjeli vadászrepülésre vonatkozólag, gyorsan sikerült a légvédelem ez ágának teljesítményét javítani. Nemrégiben ünnepelte egy német éjjeli vadászezred 500-ik légigyőzelmét. A siker eme fokáig hosszú utat kellett megtenni, különösen a személyzet kiképzését és a gépek felszerelését illetőleg. Míg korábban az éjjeli vadászrepülés inkább csak véletlen sikerekre számíthatott, ma nagy valószínűséggel dolgozhatnak a gépek. Hogy milyen rendszer szerint harcolnak, hogyan keresik fel ellenfeleiket, egyelőre még titok; annyit azonban el lehet mondani, hogy az ellenség megkeresése a sötétben nem véletlen, hanem jól megfontolt intézkedések és műszaki vívmányok tervszerű együttes alkalmazása.

11 évi tapasztalat zubógépekkel

MCD. Az igazi zuhanóbombázógépek hazája Németország. S éppen a német zuhanóbombázók tökéletessége és kitűnő, a világnak egyetlen más légihaderje által utól sem ért sikerei is bizonyítékai annak, hogy a német repülőipar már igen korán kezdett e harcigépfajta fejlesztésével foglalkozni. Valójában sokkal korábban kezdődik a zubók története, mint általában gondolják.

Az első kísérletek arra, hogy zuhanórepülésből való bombavetéssel növeljék a találati biztonságot, már a világháborúban kezdődtek. Mégis akkor a kísérletek nem hozhattak eredményt, hiszen a világháborús repülőgépek építése nem tette lehetővé azt, hogy teljes bombateherrel zuhanótámadást hajtsanak végre. Mindenesetre az akkor nyert kevés tapasztalat nem ment kárba. Igen érdekes, hogy a világháborús német bombázókísérleti állomás egyik munkatársa volt az, aki később a Junkers-gyárnál a zubók építését és szerkesztését ismét elkezdte. Pohlmann mérnök, aki nem felejtette el a világháborús tapasztalatait, 1931-ben megépítette a Junkers K. 47. gépet, amely kétüléses vadászgépnek készült ugyan, de amellyel kísérletképpen megpróbálták a zuhanóbombázást is. Ugyanebben az időben hajtott végre hasonló kísérleteket a Curtiss gyár Amerikában, de ezek eredménytelenek maradtak. Mivel a német zubókísérleteknek akkor teljesen titokban kellett folyniok és ezek egy szűk körön túl ismeretlenek is maradtak — abban az időben Németország még nem építhetett katonai gépeket — ma általában tévesen az amerikaiak javára írják a zuhanóbombázógép feltalálásának érdemét.

A Junkers-gyárban folytatott zubófejlesztési munka, amely 1931 óta szüntelenül folyt, annyira sikert ígérő volt, hogy a német légihaderő újjáépítésének idejében, 1934-ben, a német légügyminisztérium megbízást adott zubógép szállítására. Ekkor készült a Ju. 87. és a Henschel Hs. 123. A Ju. 87. állandóan tökéletesedett és még ma is szolgálatban áll. Később a Ju. 88. járult hozzá, mint kétmotoros zuhanóbombázó.

A zuhanóbombázó fejlesztését Németországban Udet vezérezredes irányította nagy szakértelemmel. Személyesen gondoskodott arról, hogy az új fegyver állandóan tökéletesedjék. A tökéletesség mai fokának eléréséhez hosszú és kemény munka kellett. Már a Ju. 87. első példány is másfél éven át állott kísérletek alatt és ezernyi repülés kellett ahhoz, amíg minden változtatást és javítást sikerült végrehajtani. Ezután következtek a gyakorlati kipróbálások a légihaderő keretében, majd az első harci bevetés Spanyolországban. Ez értékes tapasztalatokat hozott. A sok kísérleti munka eredménye az lett, hogy a német légihaderő e háború kezdetén — egyedül minden hadviselő állam között — tökéletes zubókkal rendelkezett és ezekkel nagy sikereket ért el. Más államokban — ahol a zubó értékét nem ismerték fel helyesen — a műszaki fejlődés visszamaradt és így van az, hogy a szó szoros értelmében véve, sem Angliában, sem az USA-ban nincs harcban kipróbált zuhanóbombázó.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer *minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.*

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

Közgyűlési meghívó

A Repülőmodelező és Aviatikai Szövetkezet 1942. évi szeptember 24-én este 6 órakor a szövetkezet saját helyiségében, Budapest, VI., Teréz-körút 10. sz. a.

rendkívüli közgyűlést

tart, amelyre tagjait t. meghívja. *Tárgysorozat:* a szövetkezeti alapszabályok 6. és 29. §-ainak kiegészítése, illetve megváltoztatása.

Amennyiben a rendkívüli közgyűlés az alapszabályok 23. és 27. §-ai szerint nem volna határozatképes, úgy az igazgatóság 1942. évi október 3-án este 6 órára Budapest, VI., Teréz-körút 10. sz. alatt *újabb rendkívüli közgyűlést* hív egybe azzal a figyelmeztetéssel, hogy ez a közgyűlés a résztvevők számára és üzletrészeik arányára való tekintet nélkül határozatképes.

Budapest, 1942 szeptember 14-én.

Repülőmodelező és Aviatikai Szövetkezet igazgatósága

LAKKOK
FESTÉKEK
Krayer
GYÁRBÓL MEGBIZHATÓAK
BUDAPEST, V. VÁCI-ÚT 34

LIBIK ÉS TÁRSA
Budapest, VI., Gr. Zichy Jenő-u. 30. Telefon: 118-927
MOTORSZELEPEK, MOTOR- ÉS
REPÜLŐGÉPALKATRÉSZEK
CSAVAROK, ALUMINIUM ÉS
DURALUMINIUM SZEGECSEK stb.

MODELEZŐK!

Csatlakozzatok a Repülőmodelező és Aviatikai Szövetkezethez, amelynek legfontosabb célja a modelezőanyagok közös beszerzése és a modelezők továbbképzése.

LÉPJ BE TE IS

a szövetkezet tagjai sorába és jegyezz üzletrészt.

Részletes felvilágositást ad a

Repülőmodelező és Aviatikai Szövetkezet

Budapest, VI., Teréz-körút 10
Telefon: 224-903 Hivatalos órák: 10—1-ig.

FÁG

FAG
GOLYÓSCSAPÁGY KÉPVISELET
HESZ ÉS TÁRSA
BUDAPEST, VIII., PRÁTER-U. 22
TELEFON: 131-715 ÉS 135-155

A honvéd légierők történetének legdicsőségesebb fejezete tárul elénk ebben a hadinaplóban



A magyar vadászrepülők hősi harcait tárgyalja Tomor százados könyve

Tomor László százados:

Harcok az orosz égen

Ára félvászonkötésben:
8.— pengő

A MAGYAR REPÜLŐSAJTÓ VÁLLALAT

A STÁDIUM RT.-vel közösen adja ki tíz kötetből álló

ELSŐ REPÜLŐSOROZATÁT



Pataky Géza százados:

»Ég és föld között«

Ára félvászonkötésben
8.— pengő

Minden magyar ember vegye meg — olvassa!

*

Pataky százados könyve a magyar ejtőernyősök éposza

*

Walter Tibor a felfelé törő repülőembert rajzolja meg

*

Megrendelhető a

REPÜLŐSAJTÓ

propaganda-osztályán

BUDAPEST, RÓZSA-UTCA 111



Walter Tibor dr:

»A repülő ember«

Ára félvászonkötésben
8.— pengő